



# भारत का राजपत्र

# The Gazette of India

असाधारण

## EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

## PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

## PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 78]

नई दिल्ली, मंगलवार, फरवरी 26, 2019/फाल्गुन 7, 1940

No. 78]

NEW DELHI, TUESDAY, FEBRUARY 26, 2019/PHALGUNA 7, 1940

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

## अधिसूचना

मुम्बई, 20 फरवरी, 2019

सं. टीएएमपी/69/2018-एनएमपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतदद्वारा संलग्न आदेशानुसार, महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु संशोधित दिशानिर्देश, 2013 के अधीन एनएमपीटी में डिजाइन, निर्माण, वित्त, परिचालन तथा हस्तांतरण (डीबीएफओटी) पर कंटेनरों तथा अन्य साफ कार्गो के प्रहस्तन के लिए वर्ध सं. 14 के अधियंत्रीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण  
सं. टीएएमपी/69/2018-एनएमपीटी

न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास

—

आवेदक

कारम

- (i). श्री टी.एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

## आदेश

(जनवरी, 2019 के 18वें दिन पारित)

यह मामला न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) में डिजाइन, निर्माण, वित्त, परिचालन तथा हस्तांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर कंटेनरों तथा अन्य साफ कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए वर्ध सं. 14 के अधियंत्रीकरण हेतु संदर्भ प्रशुल्क का अनुमोदन प्राप्त करने हेतु एनएमपीटी से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. इस प्राधिकरण ने पहले एनएमपीटी द्वारा दाखिल प्रस्ताव के आधार पर 30 वर्षों की अवधि के लिए एनएमपीटी में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीटी) मोड पर वर्ध सं. 8 में अन्य कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए और कंटेनर टर्मिनल के विकास के लिए मानदंड संबंधी दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के

अधीन संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करते हुए एक आदेश सं. टीएमपी/56/2016-केपीटी दिनांक 04 जनवरी 2017 पारित किया था। आदेश दिनांक 04 जनवरी 2017 को राजपत्र सं. 84 द्वारा 01 मार्च 2017 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था।

3. एनएमपीटी अपने पत्र दिनांक 11 सितम्बर 2018 द्वारा इसी परियोजना के लिए पुनः प्रस्ताव लेकर आया था। प्रस्ताव दाखिल करने का कारण और प्रस्ताव में एनएमपीटी द्वारा किए गए मुख्य निवेदन नीचे सारबद्ध किए गए हैं:

- (i). (क). टीएमपी ने राजपत्र सं. 84 दिनांक 01 मार्च 2017 द्वारा एनएमपीटी में पीपीपी मोड पर वर्थ सं. 8 में अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए कंटेनर टर्मिनल के विकास के लिए प्रशुल्क अधिसूचित किया था। तथापि, पत्तन प्राधिकरण ने परियोजना लागत में बदलाव के कारण 2008 दिशानिर्देशों के आधार पर पीपीपी मोड पर एनएमपीटी में कंटेनरों तथा अन्य साफ कार्गो के प्रहस्तन के लिए वर्थ सं. 14 के अभियंत्रीकरण हेतु नया प्रस्ताव तैयार करने का निर्णय लिया था और उपस्कर न्यूनतम पूँजी व्यय को अन्य साफ कार्गो के लिए परिकल्पित किया गया है।
- (ख). चूंकि परियोजना विभिन्न घटकों अर्थात् कंटेनर कार्गो और अन्य साफ कार्गो का प्रहस्तन परिकल्पित करता है, बहुउद्देशीय वर्थ के लिए निर्धारित मानदंड अधिक प्रासारिक दिखाई देते हैं। तथापि, एनएमपीटी ने बहुउद्देशीय वर्थ के लिए निर्धारित मानदंडों के स्थान पर दो अलग-अलग मानदंड सैट (एक सैट कंटेनर कार्गो के प्रहस्तन के लिए कंटेनर टर्मिनल से संबंधित और दूसरा अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए लिए बहुउद्देशीय वर्थ से संबंधित सैट) अंगीकृत करने का प्रस्ताव किया था। इस मानदंड का अनुसरण करते हुए, एनएमपीटी बहुउद्देशीय वर्थ से संबंधित मानदंडों में निर्धारित इसी कार्गो के लिए प्रहस्तन दरों की अपेक्षा कंटेनर कार्गो तथा अन्य कार्गो के लिए बेहतर प्रहस्तन दरें अर्जित करेगा। इसके अलावा, चूंकि कंटेनरों का मुख्य कार्गो हारबर मोबाइल फ्लैट (एमएचसी) के माध्यम से प्रहसित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है, इसलिए कंटेनर कार्गो टर्मिनल से संबंधित दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों का अंगीकरण अधिक उचित पाया गया है।
- (ग). परियोजना को दो चरणों में लिया जाएगा: 2020 में पहला चरण और 1.80 लाख टीईयू अर्जित करने के 18 महीनों के भीतर अथवा चरण 1 के वाणिज्यिक परिचालन की शुरुआत से 7 वर्षों के भीतर चरण 2, जो भी पहले हो। परियोजना के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट यातायात विश्लेषण तथा तकनीकी निर्धारण के आधार पर तैयार की गई है।
- (घ). भारत पिछले कुछ वर्षों में कंटेनर यातायात में लगातार मजबूत वृद्धि (सीएजीआर – 6.9 प्रतिशत) का गवाह रहा है। भारत में कंटेनर भेदन बढ़ने से, अंतर्राष्ट्रीय व्यापार मार्गों में परिवर्तन तथा प्राथमिक एवं माध्यमिक परिक्षेत्र में बढ़े औद्योगिक निवेशों से कंटेनर कार्गो के लिए माँग बढ़ने की उम्मीद है। डीपीआर के अनुसार, कर्नाटक परिक्षेत्र में केंपटिव यातायात संभावना कम से कम 140,000 टीईयू कंटेनरों की माँग बढ़ने का अनुमान है।
- (इ). वर्थ सं. 14 एक गहरा डुबाव है और पत्तन द्वारा विभिन्न घटकों जैसे शुष्क बल्क और सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए पत्तन द्वारा परिचालित किया जाता है। इस वर्थ की लम्बाई 350 मीटर, चौड़ाई 35 मीटर, डुबाव 13.8 मीटर और गहराई 15.1 मीटर है।
- (झ). यह अनुमान लगाया गया है कि प्रथम वर्ष में कंटेनर कार्गो के लिए अनुमानित यातायात 140,000 टीईयू होगा, जबकि वह अन्य कार्गो के लिए 0.64 एमटीपीए होगा। इन संभावित यातायात के आधार पर, कंटेनर कार्गो तथा अन्य साफ कार्गो के बीच कार्गो की हिस्सेदारी 75 प्रतिशत : 25 प्रतिशत आता है।

**(ii). सर्वोत्तम क्षमता का अनुमान:**

- (क). टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता सुविधा के विभिन्न घटकों पर विचार करते हुए निर्धारित की गई है जिसे सृजित किए जाने की आवश्यकता होगी, उपस्कर तथा संयंत्र एवं मशीनरी उपलब्ध करवाई जाएगी, उत्पादकता स्तर तथा उपयोगिता स्तर, निर्धारित मानदंडों के अनुसार। प्रशुल्क किसी यातायात पूर्वानुमान के होते हुए भी टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के संदर्भ में निर्धारित किया गया है।

टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता सर्वोत्तम घाट क्षमता अथवा सर्वोत्तम यार्ड क्षमता, जिसे कंटेनर कार्गो तथा अन्य साफ कार्गो के लिए अलग-अलग परिकल्पित किया गया है, की निम्नतर कीमत के रूप में परिणित की गई है।

- (ख). कंटेनर कार्गो:

सामान्यतः, कंटेनर कार्गो टर्मिनल की प्रहस्तन क्षमता बीस-फीट समकक्ष कंटेनरों (टीईयू) की संख्या के अनुसार गणना की जाती है। तथापि, इसे टनों में परिवर्तित करने के लिए, 15 टन प्रति टीईयू का कारण इस्तेमाल किया गया है। यह कारक यातायात अनुसंधान विंग, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा 31-03-2016 को प्रकाशित भारतीय पत्तन क्षेत्र पर अद्यतन जानकारी में दिए गए महापत्तनों में प्रहसित घटक-वार यातायात पर अंकड़ों से व्युत्पन्न हुआ था।

## (i). सर्वोत्तम घाट क्षमता का अनुमान:

कुल 350 मीटर बर्थ लम्बाई में से, मानदंडों के अनुसार, तीन एमएचसी परिकलित की गई हैं। भंडारण यार्ड में अवरोध और यार्ड क्षमता के सीमित होने के कारण, एनएमपीटी ने चरण 1 (2020) में केवल 2 एमएचसी का प्रस्ताव किया है। बर्थ की क्षमता अन्य पड़ोसी पत्तनों की तुलना में एमपीटी में प्रहसित किए जाने वाले न्यूनतम दर प्रति टीईयू और उत्पादकता की सर्वोत्तमता के लिए, परियोजना की पूँजी लागत को कम करने के लिए न्यूनतम आवश्यकताओं के साथ रखने का प्रस्ताव किया गया है। इसी तरह का प्रस्ताव टीएमपी द्वारा एनएमपीटी में कंटेनर टर्मिनल हेतु प्रशुल्क के निर्धारण के लिए स्वीकार किया गया है (मामला सं. टीएमपी/56/2016-एनएमपीटी दिनांक 01-03-2017)। कंटेनर प्रहस्तन के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता निम्नवत् मूल्यांकित की गई है:

क = एक वर्ष में कार्य के लिए तैनात की गई गैन्ट्री क्रेनों की संख्या (हारबार मोबाइल क्रेनें)	2 सं.
ख = एक वर्ष में गैन्ट्री क्रेनों के कार्य घंटों की संख्या	8,760 घंटे (24 घंटे x 365 दिन)
ग = औसत फेरों की संख्या प्रति गैन्ट्री क्रेन	20 सं.
घ = टीईयू अनुपात	1.3
ड = 70%	70%
कंटेनर कार्गो की हिस्सेदारी	75%
इस प्रकार, सर्वोत्तम घाट क्षमता = (क * ख * ग * घ * ड) * 75%	2,39,148 टीईयू

उपर्युक्त आधार पर, कंटेनर कार्गो के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता 2,39,148 टीईयू परिकलित की गई है। इसके अलावा, प्रहसित टनभार के अनुसार, कंटेनर कार्गो के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता 3.59 एमटीपीए है।

## (ii). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का अनुमान:

चरण 1 के लिए उपलब्ध कुल बैकअप क्षेत्र 6.5 हैबर्टेयर है:

कुल क्षेत्र	है0	6.5
जी = कुल भूमि स्लॉट	टीईयू प्रति है0	720
एच = औसत स्टेक ऊँचाई	अनुपात	2.5
पी = अवधि दिनों की सं. में	दिन	365
एस = सर्ज कारक	अनुपात	1.3
डी = औसत विश्राम समय*	दिन	7
इस प्रकार, सर्वोत्तम यार्ड क्षमता	टीईयू	3,28,500
= 0.7 * (जी * एच * पी) / (एस * डी)		

\* पूर्णतः भरे कंटेनरों के लिए 4 दिन और खाली कंटेनरों के लिए 10 दिन की औसत।

इसलिए, कंटेनर कार्गो के लिए कुल सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 3,28,500 टीईयू है। इसके अलावा, प्रहसित टनभार के अनुसार, कंटेनर कार्गो के लिए सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 4.93 एमटीपीए है।

## (ग). अन्य कार्गो:

अन्य साफ कार्गो के लिए सर्वोत्तम क्षमता की गणना:

टीपीआर के अनुसार पार्सल आकार 45000 टन है।

कार्गो की हिस्सेदारी

= 25%

पी1 = पोत की प्रहस्तन दर प्रतिदिन

= 10000 टीपीडी

एस1 = कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी

= 100%

सर्वोत्तम घाट क्षमता

= 0.7 \* (एस1/100) \* P1 \* 365 \* 25%

= 0.64 एमटीपीए

जैसाकि ऊपर दर्शाया गया है, अन्य कार्गो के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता 0.64 एमटीपीए का अनुमान लगाया गया है।

(घ). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:

2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार, सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता सर्वोत्तम घाट क्षमता अथवा सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का निम्नतर मूल्य है। पूर्व खंडों में ली गई गणनाओं के अनुसार, सर्वोत्तम क्षमता निम्नवत् निर्धारित की गई है:

पैरामीटर	कंटेनर कार्गो	अन्य कार्गो	कुल
घाट क्षमता	2,39,148 टीईयू	3.59 एमटीपीए	0.64 एमटीपीए
यार्ड क्षमता	3,28,500 टीईयू	4.93 एमटीपीए	एनए
सर्वोत्तम क्षमता	2,39,148 टीईयू	3.59 एमटीपीए	0.64 एमटीपीए
			4.23 एमटीपीए

(iii). पूंजी लागत:

(क). कंटेनर कार्गो के लिए:  
कंटेनर कार्गो प्रहस्तन सुविधाओं हेतु अनुमानित पूंजी लागत नीचे दी गई है:-

(रु. करोड़ों में)

विवरण	इकाईयों की सं.	राशि
सिविल निर्माण लागत		
सिविल कार्य		7.36
सुविधाएँ		1.00
	उपजोड़	8.36
कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर		
हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी)	2	54.00
रीच स्टेकर	6	21.00
खाली कंटेनर प्रहस्तक	1	2.60
उपजोड़		77.60
आईटी प्रणाली/अवसरंचना लागत (सिविल निर्माण तथा कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत का 2 प्रतिशत)		1.72
पीएमसी तथा आकस्मिकता सहित अन्य लागत (सिविल निर्माण तथा कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत का 10 प्रतिशत)		8.77
परिचालनात्मक तथा वित्तपोषण प्रभार		2.86
निर्माण के दौरान ब्याज		4.23
	सकल जोड़	103.54

(ख). अन्य साफ कार्गो के लिए:

अन्य कार्गो के लिए प्रहस्तन सुविधाओं का विकास करने हेतु अनुमानित लागत निम्नलिखित तालिका में दर्शाई गई है:

(रु. करोड़ों में)

विवरण	राशि
सिविल निर्माण लागत	0.00
कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर	
हारबर मोबाइल क्रेन (2 सं.)	18.00
मोबाइल होपर (2 सं.)	1.00
आईटी प्रणाली/यंत्रीकरण लागत	0.38
	उपजोड़
विविध लागत	19.00
	1.94
	(सिविल तथा उपस्कर लागत का 10 प्रतिशत)
	सकल जोड़
	21.32

(ग). कंटेनर कार्गो तथा अन्य कार्गो के लिए प्रहस्तन सुविधाओं का विकास करने के लिए कुल अनुमानित लागत निम्नलिखित तालिका में दर्शाई गई है:-

(रु. करोड़ों में)

कार्गो का प्रकार	कुल अनुमानित पूंजी लागत
कंटेनर कार्गो	103.54

अन्य कार्गो		21.32
कुल		<b>124.86</b>

(iv). परिचालन लागत:

- (क). कंटेनर कार्गो के लिए:  
कंटेनर कार्गो के लिए परिचालन लागत की गणना:

(रु. करोड़ों में)			
क्र.सं.	विवरण	राशि	इकाई
<b>(i).</b>	बिजली लागत		
(क).	बिजली उपभोग	<b>8.00</b>	केडब्ल्यूएच / टीईयू
(ख).	लागत प्रति इकाई (केडब्ल्यूएच)	<b>10.00</b>	रु. / इकाई
(ग).	बिजली ऊर्जा की लागत	<b>1.91</b>	रु. करोड़ों में
<b>(ii).</b>	ईंधन लागतें		
(क).	लागत प्रति इकाई (लिटर)	<b>67.00</b>	रु. / केडब्ल्यूएच
(ख).	ईंधन लागत = ईंधन उपभोग मानदंड X ईंधन दर X सर्वोत्तम क्षमता	<b>6.41</b>	रु. करोड़ों में
(ग).	एमएचसी के लिए अतिरिक्त ईंधन (4000 घंटे @ 70 लिटर प्रति घंटा/क्रेन)	<b>2.81</b>	रु. करोड़ों में
(घ).	कुल ईंधन लागत	<b>9.22</b>	रु. करोड़ों में
<b>(iii).</b>	ट्रकों के लिए किराया लागत		
(क).	ट्रकों के लिए किराया लागत	<b>3.83</b>	रु. करोड़ों में
<b>(iv).</b>	मरम्मत और अनुक्षण लागतें		
(क).	सिविल परिसंपत्तियां (सिविल कार्य पर 1 प्रतिशत)	<b>0.08</b>	रु. करोड़ों में
(ख).	पुर्जों सहित अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर (उपस्कर लागत पर 2 प्रतिशत)	<b>1.59</b>	रु. करोड़ों में
<b>(v).</b>	बीमा लागतें		
(क).	बीमा लागतें (सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 1 प्रतिशत)	<b>1.04</b>	रु. करोड़ों में
<b>(vi).</b>	मूल्यहास		
(क).	सिविल कार्य @ 3.17%	<b>0.30</b>	रु. करोड़ों में
(ख).	अभियांत्रिक कार्य @ 9.50%	<b>8.26</b>	रु. करोड़ों में
<b>(vii).</b>	भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क (भूमि तथा अन्य पत्तन परिसंपत्तियों के लिए किराये)		
(क).	लाइसेंस शुल्क प्रति माह	<b>51.58</b>	रु. प्रति वर्ष मी./माह
(ख).	भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क	<b>5.72</b>	रु. करोड़ों में
<b>(viii).</b>	अन्य व्यय		
(क).	वेतनों तथा उपरिव्ययों के लिए अन्य व्यय (सकल अचल परिसंपत्तियों पर 10 प्रतिशत)	<b>10.35</b>	रु. करोड़ों में
<b>(ix).</b>	सर्वोत्तम क्षमता पर कुल परिचालन लागतें	<b>42.30</b>	रु. करोड़ों में

- (ख). अन्य साफ कार्गो प्रहस्तन के लिए परिचालन लागत की गणना:

(रु. करोड़ों में)			
क्र.सं.	विवरण	राशि	इकाई
<b>(i).</b>	बिजली लागतें		
(क).	बिजली उपभोग	<b>0.67</b>	केडब्ल्यूएच / टन
(ख).	लागत प्रति इकाई (केडब्ल्यूएच)	<b>10.00</b>	रु. / इकाई
(ग).	कुल बिजली प्रभार	<b>0.43</b>	रु. करोड़ों में
<b>(ii).</b>	ईंधन लागतें		
(क).	ईंधन की लागत	<b>67.00</b>	रु. /लिटर
(ख).	ईंधन उपभोग	<b>70.00</b>	लिटर/घंटा/क्रेन
(ग).	घंटों की सख्ता	<b>4000.00</b>	घंटे
(घ).	कुल ईंधन लागत	<b>0.94</b>	रु. करोड़ों में
<b>(iii).</b>	ट्रक पट्टा लागत		
(क).	पट्टा लागत	<b>0.30</b>	रु. करोड़ों में

<b>(iv).</b>	मरम्मत और अनुरक्षण लागतें			
(क).	सिविल परिसंपत्तियाँ (सिविल कार्य पर 1 प्रतिशत)	<b>0.00</b>	रु. करोड़ों में	
(ख).	पुर्जा सहित अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर (उपस्कर लागत पर 5 प्रतिशत)	<b>0.39</b>	रु. करोड़ों में	
<b>(v).</b>	बीमा लागतें			
(क).	बीमा लागतें (सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 1 प्रतिशत)	<b>0.21</b>	रु. करोड़ों में	
<b>(vi).</b>	मूल्यांकन			
(क).	सिविल कार्य @ 3.17%	<b>0.00</b>	रु. करोड़ों में	
(ख).	अभियांत्रिक कार्य @ 9.50%	<b>2.02</b>	रु. करोड़ों में	
<b>(vii).</b>	भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क			
(क).	भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क	<b>0.00</b>	रु. करोड़ों में	
<b>(viii).</b>	अन्य व्यय			
(क).	वेतनों तथा उपरिव्ययों के लिए अन्य व्यय (सकल अचल परिसंपत्तियों पर 5 प्रतिशत)	<b>1.07</b>	रु. करोड़ों में	
<b>(ix).</b>	सर्वोत्तम क्षमता पर कुल परिचालन लागतें	<b>5.36</b>	रु. करोड़ों में	

(ग). कंटेनर कार्गो तथा अन्य साफ कार्गो के लिए प्रहस्तन सुविधाओं का विकास करने के लिए कुल अनुमानित परिचालन लागत नीचे तालिका में दर्शाई गई है:

(रु. करोड़ों में)

कार्गो का प्रकार	कुल अनुमानित परिचालन लागत
कंटेनर कार्गो	42.30
अन्य साफ कार्गो	5.36
<b>कुल</b>	<b>47.66</b>

(व). नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ परिसंपत्तियों के सकल प्रछंड पर 16 प्रतिशत की दर से अनुमानित किया गया है।

(vi). तदनुसार, एनएमपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व अपेक्षा निम्नलिखित है:

(क). वार्षिक राजस्व अपेक्षा:

(रु. करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	राशि
1.	कंटेनर कार्गो के लिए	
(i).	आरओसीई @ 16% (रु. 103.54* 16%)	16.57
(ii).	परिचालन लागत	42.30
(iii).	कुल राजस्व अपेक्षा	58.87
2.	अन्य साफ कार्गो के लिए	
(i).	आरओसीई @ 16% (रु. 21.32* 16%)	3.41
(ii).	परिचालन लागत	5.36
(iii).	कुल राजस्व अपेक्षा	8.77

(ख). राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन

(रु. करोड़ों में)

विवरण	कंटेनर कार्गो के लिए	अन्य साफ कार्गो के लिए	
कुल राजस्व अपेक्षा	58.57	8.77	
निम्न के लिए राजस्व प्रभाजन			
कार्गो प्रहस्तन प्रभार	52.98	90%	8.77 100%
भूमि किराया प्रभार	4.12	7%	0.00 0%
विविध प्रभार	1.77	3%	0.00 0%

(vii). अनुमानित राजस्व अपेक्षा को पूरा करने के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क निम्नलिखित है:

(क). कंटेनर संबंधित प्रभार:

(i). प्रहस्तन प्रभारः

(क). सामान्य तथा प्रशीतन कंटेनर (20' लम्बाई तक):

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	1,935.98	1,548.78	1,161.59	929.27
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट तक अथवा विलोमतः	967.99	967.99	967.99	967.99
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः	290.40	290.40	290.40	290.40

(ख). एनएमीटी ने सामान्य तथा प्रशीतन कंटेनरों (20' से 40' लम्बाई, सामान्य तथा प्रशीतन कंटेनरों (40' लम्बाई से अधिक), जोखिमपूर्ण कंटेनरों, पोतांतरण कंटेनरों तथा अति आयामीय कार्गो कंटेनर के लिए अलग-अलग प्रशुल्क का भी प्रस्ताव किया है।

(ii). भूमि किराया प्रभारः

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु. में)					
		विदेशी			तटीय		
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक 40' लम्बाई तक	40' लम्बाई से अधिक	20' लम्बाई तक	20' से अधिक 40' लम्बाई तक	40' लम्बाई से अधिक
1.	आयात - लदे हुए						
	प्रथम 4 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	5-8 दिन	119.56	239.13	358.69	119.56	239.13	358.69
	9-15 दिन	239.13	478.26	717.39	239.13	478.26	717.39
	उसके बाद	478.26	956.51	1,434.78	478.26	956.51	1,434.78
2.	निर्यात - लदे हुए						
	प्रथम 5 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	6-8 दिन	119.56	239.13	358.69	119.56	239.13	358.69
	9-15 दिन	239.13	478.26	717.39	239.13	478.26	717.39
	उसके बाद	478.26	956.51	1,434.78	478.26	956.51	1,434.78
3.	आयात/निर्यात - खाली						
	प्रथम 4 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	5-8 दिन	119.56	239.13	358.69	119.56	239.13	358.69
	9-15 दिन	239.13	478.26	717.39	239.13	478.26	717.39
	उसके बाद	478.26	956.51	1,434.78	478.26	956.51	1,434.78
4.	पोतांतरण - लदे हुए						
	प्रथम 15 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	16-30 दिन	119.56	239.13	358.69	119.56	239.13	358.69
	उसके बाद	239.13	478.26	717.39	239.13	478.26	717.39
5.	पोतांतरण - खाली						
	प्रथम 7 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	8-15 दिन	119.56	239.13	358.69	119.56	239.13	358.69
	उसके बाद	239.13	478.26	717.39	239.13	478.26	717.39

(iii). विविध प्रभारः

(क). प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शनः

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	बिजली उपभोग तथा प्रशीतन कंटेनरों के अनुवीक्षण के लिए अतिरिक्त प्रभार प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग	198.91	198.91	198.91	198.91

(ख). अन्य प्रदत्त सेवाः:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	सीमाशुल्क निरीक्षण अथवा किन्हीं अन्य प्रयोजनों तथा सुपुर्दगी के लिए कंटेनरों की अनुवर्ती लदाई हेतु टर्मिनल के भीतर एक याड से दूसरे यार्ड तक कंटेनरों का स्थानांतरण।	964.70	964.70	964.70	964.70
2.	सीमाशुल्क जाँच अथवा पूर्ण व्यवस्था द्वारा किसी अन्य प्रयोजन के लिए विनिहित यार्ड में कंटेनरों की स्टोरिंग के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार	289.41	289.41	289.41	289.41

(ग). हैच कवर को खोलना तथा इसे बदलना:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति हैच कवर (रु. में)			
		विदेशी पोत		तटीय पोत	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	जब इसे घाट पर रखा जाता है	3585.80		2315.29	
2.	इसे घाट पर रखे बिना		1869.73		1121.84

(घ). एक हैच से दूसरे हैच अथवा उसी हैच के भीतरः

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति हैच कवर (रु. में)			
		विदेशी पोत		तटीय पोत	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	हैच से हैच स्थानांतरण (केवल 1 फेरा शामिल करते हुए)	964.70	964.70	578.82	578.82
2.	उपर्युक्त (क) से इतर	3858.80	3858.80	2315.41	2315.41

(ख). अन्य साफ कार्गो संबंधित प्रभारः  
कार्गो प्रहस्तन प्रभारः

क्र.सं.	घटक	दर प्रति टन (रु. में)	
		विदेशी	तटीय
1	उर्वरक, चूनापथर, जिप्सम, डोलोमाइट के लिए प्रहस्तन प्रभार	155.99	93.60

(viii). कार्यनिष्ठादान मानकः

(क). सकल बर्थ आउटपुटः

(i). कंटेनर कार्गो

कंटेनर	कार्गो श्रेणी	सूचक मानदंड
(मेनलाइन पोत)		(20 फेरे प्रति घंटा)
(फीडर पोत)		(13 फेरे प्रति घंटा)

(ii). अन्य साफ कार्गोः

कार्गो श्रेणी	सूचक मानदंड
मिश्रित शुष्क बल्क कार्गो – अन्य साफ कार्गो (उर्वरक, चूनापथर, जिप्सम, डोलोमाइट) जलयान गियर का प्रयोग करते हुए	10,000 टन /दिन

(य). अंतरण भंडारण विराम समयः

अंतरण भंडारण विराम समय	
- पूर्ण कंटेनर (टर्मिनल में)	4 दिन
- खाली कंटेनर (टर्मिनल में)	10 दिन

4. एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव के साथ उक्त परियोजना के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट, बोर्ड संकल्प, भावी बोलीदाताओं की सूची, प्रस्तावित दरमान तथा कार्यनिष्ठादान मानक प्रस्तुत किए हैं।

5.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एनएमपीटी के प्रस्ताव की प्रति हमारे पत्र दिनांक 21 सितंबर 2018 द्वारा संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/भावी बोलीदाताओं को (एनएमपीटी द्वारा यथा अग्रेषित) अग्रेषित की गई थी। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/भावी बोलीदाताओं से प्राप्त टिप्पणियां एनएमपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी। एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 17 अक्टूबर 2018 द्वारा उनकी टिप्पणियों पर प्रतिसाद दिया था।

5.2. एसोसिएशन ऑफ न्यू मॅंगलूर पोर्ट स्टीवडोर्स (एएनएमपीएस) और न्यू मॅंगलूर पोर्ट सी एंड एफ एजेंट्स एसोसिएशन (एएनएमपीएए) ने अपनी टिप्पणियां दी हैं। एनएमपीटी ने प्रतिसाद दिया है।

5.3. कनारा चेम्बर ऑफ कॉर्मर्स एंड इंडस्ट्री (केसीसीआई) ने टिप्पणियां भेजी हैं। एनएमपीटी ने प्रतिसाद दिया है।

6. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 29 अक्टूबर 2018 को एनएमपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावर प्लाइट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, एनएमपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशनों ने अपने निवेदन रखे थे।

7. संयुक्त सुनवाई के संबंध में, एनएमपीटी ने हमारे ईमेल दिनांक 05 नवम्बर 2018 द्वारा निम्नलिखित बिन्दुओं पर कार्रवाई करने का अनुरोध किया था:

(i). संयुक्त सुनवाई में, एसोसिएशन ऑफ न्यू मॅंगलूर पोर्ट स्टीवडोर्स (एएनएमपीएस), मॅंगलूर स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (एमएसएए), मॅंगलूर कस्टम हाऊस एजेंट्स एसोसिएशन (एमसीएचए), न्यू मॅंगलूर पोर्ट सी एंड एफ एजेंट्स एसोसिएशन (एएनएमपीसीएफए) और न्यू मॅंगलूर पोर्ट यूजर वेल्फेयर एसोसिएशन (एएनएमपीयूडब्ल्यूए) ने अपने लिखित निवेदन दिनांक 29 अक्टूबर 2018 भेजे थे। प्रत्येक लिखित अस्यावेदन की प्रतिलिपि 08 नवम्बर 2018 तक टिप्पणियों/प्रतिपुष्टि सूचना के लिए एनएमपीटी को अग्रेषित की गई थी।

(ii). उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशनों ने यह उद्धरित करते हुए बीओटी आधार पर बर्थ सं. 14 पर प्रहस्तन के लिए एनएमपीटी के प्रस्ताव पर आपत्ति उठाई थी कि इससे उनपर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। एनएमपीटी उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशनों द्वारा कही गई बातों की जांच करे और 08 नवम्बर 2018 तक एक नोट प्रस्तुत करे।

(iii). संयुक्त सुनवाई में भावी बोलीदाताओं द्वारा कही गई मुख्य बातें सर्वोत्तम यार्ड क्षमता गणना में सुविचारित भूमि स्टॉट, चरण 2 के लिए प्रशुल्क हैं और एनएमपीटी से अनुरोध है कि उनके द्वारा कही गई बातों के मददेनजर संशोधित गणना अग्रेषित की जाए। भावी बोलीदाताओं द्वारा कही गई बातों के मददेनजर, पत्तन उनके साथ बैठक करे और अपने प्रस्ताव पर पुरार्चिचार करे। पत्तन भावी बोलीदाताओं द्वारा कही गई बातों के मददेनजर अपने प्रस्ताव को संशोधित करने पर विचार करे और संशोधित प्रस्ताव की प्रति टीएमपी और भावी बोलीदाताओं/उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशनों को दस दिनों की समयावधि अर्थात् 08 नवम्बर 2018 तक भेजे।

8.1. ऊपर उल्लिखित कार्रवाई के प्रथम बिन्दु के संदर्भ में, एनएमपीटी ने हमारे अनुसारक दिनांक 05 नवम्बर 2018 के बाद, एसोसिएशन ऑफ न्यू मॅंगलूर पोर्ट स्टीवडोर्स (एएनएमपीएस), मॅंगलूर स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (एमएसएए), मॅंगलूर कस्टम हाऊस एजेंट्स एसोसिएशन (एमसीएचए), न्यू मॅंगलूर पोर्ट सी एंड एफ एजेंट्स एसोसिएशन (एएनएमपीसीएफए) और न्यू मॅंगलूर पोर्ट यूजर वेल्फेयर एसोसिएशन (एएनएमपीयूडब्ल्यूए) दिए गए लिखित निवेदनों दिनांक 29 अक्टूबर 2018 पर अपना प्रतिसाद अपने पत्र दिनांक 08 नवम्बर 2018 द्वारा भेजा था।

8.2. इसके अलावा, इंटरनेशनल कार्गो टर्मिनल्स एंड इंफ्रास्ट्रक्चर प्राइवेट लिमिटेड ने अपने ईमेल दिनांक 26 दिसम्बर 2018 द्वारा संयुक्त सुनवाई के बाद लिखित निवेदन किए थे। एनएमपीटी ने प्रतिसाद नहीं दिया था।

9.1. ऊपर उल्लिखित दूसरे तथा तीसरे कार्रवाई बिन्दु के संदर्भ में, एनएमपीटी ने, हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण पर अपना जवाब भेजने के लिए हमारे अनुसारक दिनांक 05 नवम्बर 2018 और पत्र दिनांक 13 नवम्बर 2018 के बाद, अपने पत्र दिनांक 23 नवम्बर 2018 द्वारा संशोधित प्रस्ताव के साथ अपना प्रतिसाद भेजा था। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना तथा उसपर एनएमपीटी द्वारा प्रेषित जवाब का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा माँगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	एनएमपीटी से प्राप्त जवाब
1.	<p>साथ्यता रिपोर्ट 2 चरणों में परियोजना परिकल्पित करती है (प्रस्ताव का पृष्ठ सं. 2)। तथापि, एनएमपीटी का प्रस्ताव परियोजना के चरण 1 के लिए संदर्भ प्रशुल्क के अनुमोदन की मांग करता है। साथ्यता रिपोर्ट (पृष्ठ सं. 108 पर) के अनुसार, उपस्कर पर अतिरिक्त निवेश चरण 2 में परिकल्पित किए गए हैं। भारी बोलीदाताओं अदानी पोर्ट्स एंड स्पेशल इकोनॉमिक जोन लिमिटेड (एपीएसआईएल) और इंटरनेशनल कार्गो टर्मिनल्स एंड इंफ्रास्ट्रक्चर प्रा. लि. (आईसीटीआईपीएल) ने कारोबार योजना तैयार करने में बोलीदाताओं को समर्थ बनाने के लिए बोली प्रक्रिया से पहले दोनों चरणों के लिए प्रशुल्क की माँग की है।</p> <p>इसे भी ध्यान में रखना जरूरी है कि एक बार निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क साधारणतः 30 वर्षों की अवधि के लिए टर्मिनल विशेष के मामले में परिचालन करेगा।</p> <p>अतः एनएमपीटी चरण 2 निवेशों के साथ पृथक प्रशुल्क अनुसूची भी प्रस्तावित करने पर विचार करे, ताकि बोली प्रक्रिया से पहले दोनों चरणों के लिए बोलीदाताओं को अपफ्रंट आधार पर प्रशुल्क उपलब्ध करवाया जा सके।</p>	<p>एनएमपीटी ने अब चरण-2 निवेशों के साथ पृथक प्रशुल्क अनुसूची प्रस्तावित करने हेतु प्रस्ताव संशोधित किया है, ताकि अपफ्रंट आधार पर प्रशुल्क बोली प्रक्रिया से पूर्व दोनों चरणों के लिए बोलीदाताओं को उपलब्ध करवाया जा सके।</p>
2. (क).	एनएमपीटी का प्रस्ताव अन्य साफ कार्गो अर्थात् उर्वरक, चूनापत्थर, डोलोमाइट तथा जिस्पस्म के प्रहस्तन को परिकल्पित करता है। यह स्पष्ट नहीं है कि उर्वरकों को साफ कार्गो के रूप में वर्गीकृत किया जा सकता है। कृपया पुष्टि करें।	कोयला तथा लौह अयस्क से इतर कार्गों को साफ कार्गो माना गया है।
(ख). (ii).	हमारे पूर्ण अनुभव से यह विदित है कि उर्वरकों को बैगों में भरा जाता है और तब पत्तन से प्रेषित किया जाता है। एनएमपीटी का प्रस्ताव न तो उर्वरक प्रहस्तन के लिए बैगिंग सेवाएँ परिकल्पित करता है और न ही इसके लिए प्रशुल्क प्रस्तावित किया गया है। दीनदयाल पत्तन न्यास में एक घटना है जहां परिचालक बोली प्रक्रिया के पूरा होने के बाद बैगिंग संयंत्र के लिए प्रशुल्क चाहता है। एनएमपीटी को भली प्रकार से जानकारी है कि एक बार निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क वार्षिक सूचकांकन के अधीन सम्पूर्ण परियोजना अवधि के लिए है; और, अपफ्रंट आधार पर निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क के आधार पर एक बार बोली प्रक्रिया पूरी होने के बाद समीक्षा किए जाने की गुंजाइश नहीं है। एनएमपीटी से यह पुष्टि करने का अनुरोध है कि बैगिंग सुविधा को इस परियोजना में परिकल्पित नहीं किया गया है। यदि परिकल्पित किया गया है तो बैगिंग संयंत्र के लिए प्रशुल्क गणना द्वारा समर्थित प्रस्तावित की जाए।	उर्वरक को बैगों में डालना परिचालक के कार्यक्षेत्र में नहीं आता है। उर्वरक भंडारण घाइंट पर डिलीवर किया जाएगा।
(ii).	यदि अपनी स्वयं की भंडारण सुविधाओं, अथवा निजी शैड में उर्वरकों के भंडारण के लिए जिम्मेदार है, तो एनएमपीटी को यह ध्यान में रखना होगा कि उर्वरकों पर वसूल किए जाने वाले भंडारण प्रभारों का प्रस्तावित वर्थ सं. 14 में बीओटी परिचालक द्वारा उर्वरकों के प्रहस्तन पर प्रभाव नहीं पड़ेगा।	कोई टिप्पणी नहीं की गई है।
(ग).	मसौदा प्रस्तावित दरमान (एसओआर) में पत्तन ने उर्प्युक्त चार कार्गो श्रेणियों को विनिर्दिष्ट करते हुए प्रहस्तन प्रभारों का प्रस्ताव किया है। चार श्रेणियों के अलावा, पत्तन 30 दिनों के लिए परियोजना के दीर्घकाल पर विचार करते हुए एक्ज़िम ट्रेड तथा बीओटी परिचालक की आवश्यकता को पूरा करने के लिए ‘अन्य साफ कार्गो’ शामिल करने पर विचार कर सकता है।	चार श्रेणियों के अलावा अन्य साफ कार्गो श्रेणी में परिवर्धन नहीं किया जाएगा।
3.	सर्वोत्तम क्षमता का अनुमान:	
क.	कंटेनर प्रहस्तन:	
(i).	सर्वोत्तम घाट क्षमता:	
	कंटेनर कार्गो के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता की गणना:	
(क).	<p>बर्थ लम्बाई 350 मीटर परिकल्पित की गई है। कंटेनर टर्मिनल के लिए 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, 100 मीटर बर्थ लम्बाई के लिए मानदंड 1 घाट गैर्डी क्रेन है।</p> <p>एनएमपीटी ने प्रथम वर्ष में 1.4 लाख टीईयू पर अनुमानित संभावित यातायात के आधार पर दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार अपेक्षित तीन घाट गैर्डी क्रेनों की बजाय 100 टन क्षमता की केवल दो हारबर मोबाइल क्रेनों (एमएचसी) को तैनात करने का प्रस्ताव किया है। एनएमपीटी द्वारा उद्धरित अन्य कारणों में से एक भंडारण यार्ड तथा यार्ड क्षमता के सीमांकन के लिए है।</p> <p>चूंकि एनएमपीटी को जानकारी है, प्रशुल्क को 2008 के दिशानिर्देशों के खंड 3.3.2.</p>	<p>चरण-1 के लिए आविटित कुल क्षेत्र 9.24 है, जिसमें से 2.74 है बर्थ क्षेत्र है और बर्थ के पीछे का क्षेत्र संपर्क, ट्रक पांकितकरण क्षेत्र तथा तत्काल भंडारण के लिए है। इसलिए, शेष 6.5 है क्षेत्र सर्वोत्तम यार्ड क्षमता गणनाओं के लिए सुविचारित किया गया है। चूंकि यह एक विकसित क्षेत्र है, यह सुविधा परिचालक को तत्काल परिचालन शुरू करने में समर्थ बनायेगी।</p>

	<p>में यथा विनिर्दिष्ट किसी यातायात पूर्वानुमान के होते हुए भी टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के संदर्भ में निर्धारित किया जाना चाहिए।</p> <p>अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश भंडारण प्रयोजन के लिए आवंटित किए जाने वाले क्षेत्र पर पत्तन पर कोई रोक नहीं है और न ही कोई मानदंड निर्धारित करता है। पूर्वानुमानित सर्वोत्तम क्षमता का प्रहस्तन करने के लिए अपेक्षित क्षेत्र पर विचार किए जाने की उम्मीद है। कंटेनर कार्गो के लिए उपलब्ध कुल 9.24 हौं बैक अप क्षेत्र में से, एनएमपीटी ने स्टेकिंग तथा संबंधित सुविधाओं के लिए केवल 6.5 हौं पर विचार किया है। सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का निर्धारण करने के लिए केवल 6.5 हौं पर विचार करने का कारण स्पष्ट करें।</p> <p>उपर्युक्त के मद्देनजर, एनएमपीटी सर्वोत्तम क्षमता की समीक्षा करने पर विचार करे। ऐसा करते समय, एनएमपीटी यह सुनिश्चित करे कि सर्वोत्तम घाट क्षमता सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के करीब है।</p>	
(छ).	सर्वोत्तम घाट क्षमता का अनुमान लगाने के लिए 20 फैरे प्रति घंटा प्रति एमएचसी की दर से उत्पादकता पर विचार करने का आधार भी स्पष्ट करें।	आपूर्तिकर्ता के ब्रोशर के अनुसार प्रति घंटा अधिकतम फैरे 32 हैं। तथापि, टीएमपी को दिए गए प्रस्ताव में लगभग 65 प्रतिशत परिचालनात्मक कुशलता के बारे में विचार करते हुए 20 फैरे प्रति घंटा दिया गया है।
(ii).	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता:	
(क).	<p>कंटेनर कार्गो के लिए सर्वोत्तम यार्ड क्षमता की गणना:</p> <p>एनएमपीटी ने यह उद्धरित करते हुए 720 टीईयू प्रति हौं 0 की दर से भूमि स्लॉटों पर विचार किया है कि यह अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार है।</p> <p>यह याद रखा जाए कि वर्ष 2009 में कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क की मांग करते समय, एनएमपीटी ने इस औचित्य के आधार पर 360 टीईयू प्रति हौं 0 पर विचार किया था कि 27.73 वर्ग मीटर क्षेत्र प्रति टीईयू अपेक्षित है अर्थात् एक कंटेनर को <math>(5.90 \text{ मी.} \times 2.35 \text{ मी.}) = 13.87</math> वर्ग मी. और क्रेनों तथा ट्रेलरों की आवाजाही की सुविधा तथा अधोमुखी तथा आँड़ा दिशा, आदि में कंटेनरों के बीच स्थान के लिए 100 प्रतिशत अतिरिक्त क्षेत्र की आवश्यकता होगी।</p> <p>एनएमपीटी के कंटेनर टर्मिनल के लिए इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी / 33 / 2009—एनएमपीटी दिनांक 30 दिसंबर 2009 द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क में, एनएमपीटी द्वारा दिए गए औचित्य के आधार पर, सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का निर्धारण करने के लिए प्राधिकरण द्वारा 360 टीईयू/हौं 0 के भूमि स्लॉटों पर विचार किया गया था। इसे अन्य महापत्तनों में भी कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क में अंगीकृत किया गया है।</p> <p>वर्ष 2016 में संदर्भ प्रशुल्क की मांग करते समय, एनएमपीटी ने जोन 1 (4.8 हौं 0 भंडारण क्षेत्र) के लिए 309.17 टीईयू/हौं 0, जोन 2 (0.9 हौं 0 भंडारण क्षेत्र) के लिए 260 टीईयू/हौं 0 तथा 2.78 हौं 0 भंडारण क्षेत्र के दूसरे यार्ड क्षेत्र के लिए 260 टीईयू/हौं 0 पर विचार किया था।</p> <p>यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि अधिकांश भावी बोलीदाताओं अर्थात् एपीएसईजेडएल एवं आईसीटीआईपीएल ने भी पत्तन से अनुरोध किया है कि एनएमपीटी द्वारा 720 टीईयू प्रति हौं 0 की दर से सुविचारित भूमि स्लॉटों की समीक्षा की जाए।</p> <p>उपर्युक्त पर्यवेक्षण के आलोक में, एनएमपीटी से अनुरोध है कि सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का अनुमान लगाने में सुविचारित भूमि स्लॉटों पर पुनर्विचार किया जाए।</p>	नोट किया गया। 360 टीईयू/हौं 0 पर विचार करते हुए क्षमता संशोधित की गई है।
(छ).	<p>सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का नियोजन करने के लिए 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित औसत विराम समय हेतु मानदंड नियंत्रित के लिए 4 दिन और आयात के लिए 2 दिन है। औसत 3 दिन होती है।</p> <p>जबकि, वर्षमान प्रस्ताव में, एनएमपीटी द्वारा पूर्ण कंटेनर के लिए 4 दिन और खाली कंटेनर के लिए 10 के औसत विराम समय के आधार पर 7 दिन के औसत विराम समय पर विचार किया गया है। यह 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में</p>	वर्तमान में एनएमपीटी में, औसत विराम समय लगभग 7 दिन अर्थात् पूर्ण कंटेनरों के लिए 4 दिन और खाली कंटेनरों के लिए 10 दिन है। इसी पर विचार किया गया है।

	निर्धारित मानदंडों के अनुसार नहीं है। अतः एनएमपीटी से अनुरोध है कि निर्धारित मानदंडों से विषयन का औचित्य बताये।	
ख.	अन्य साफ कार्गो:	नोट किया गया।
(i).	दिशानिर्देशों में बहु-उदाहरणीय बर्थ के लिए निर्धारित मानदंडों के अनुसार, शुष्क बल्क कार्गो अर्थात् खाद्यान्मो तथा उर्वरकों की प्रहस्तन दर के लिए मानदंड 30000 टन पार्सल आकार से अधिक के पोतों के लिए 10000 टन/दिन है। उक्त प्रहस्तन दर 20 टन इलैग्यिट्रिकल लेवल लफिंग क्रेन (अर्थात् कुल 60 टन क्षमता) की 3 सं. के लिए है। 100 टन एचएमसी के लिए, प्राधिकरण ने शुष्क बल्क कार्गो के लिए 12500 टन/दिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया है। अतः एनएमपीटी से अनुरोध है कि 12,500 टन/दिन की प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए साफ कार्गो के लिए सर्वोत्तम क्षमता संशोधित करे।	यह पुष्टि की गई है कि कार्गो चूनापथर, जिसम, उर्वरक तथा डोलोमाइट शुष्क बल्क कार्गो के अधीन आते हैं।
(ii).	पत्तन ने साफ कार्गो की सभी श्रेणियों नामतः चूनापथर, जिसम, उर्वरक तथा डोलोमाइट के लिए इसी प्रहस्तन दर पर विचार किया है। पत्तन से यह पुष्टि करने का अनुरोध है कि उपर्युक्त सभी कार्गो मदों के लिए प्रहस्तन दर यही रहेगी और वे शुष्क बल्क कार्गो की श्रेणी के अधीन आएंगे।	यह पुष्टि की गई है कि कार्गो चूनापथर, जिसम, उर्वरक तथा डोलोमाइट शुष्क बल्क कार्गो के अधीन आते हैं।
4.	पूंजी लागत का अनुमान:	
(i).	कंटेनर प्रहस्तन के लिए पूंजी लागत:	
(क).	कृपया सिविल कार्यों तथा सुविधाओं के लिए पूंजी लागत का ब्रेकअप भेजें।	अतिम डीपीआर की तालिका 13-2 लागत अनुमान – सिविल तथा सुविधाएँ की प्रति सलग्न की गई है। (दस्तावेज़ पृष्ठ सं. 175)
(ख).	पुष्टि करें कि सिविल लागत का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत इकाई दर प्रचलित बाजार दरों पर आधारित है।	अंगीकृत इकाई दरें समान प्रकृति के कार्य के लिए प्रचलित बाजार दरों पर आधारित हैं। वे परामर्शदाता के आंतरिक लागत डाटाबेस से लिए गए हैं जिन्हें सिविल तथा उपस्कर लागतों के मौजूदा बाजार स्तरों को दर्शाने के लिए लगातार अद्यतन किया जा रहा है।
(ग).	सम्पूर्ण सिविल लागत तथा संबंधित परिचालन लागत और प्रतिलाभ कंटेनर प्रहस्तर में प्रभाजित किए गए हैं। एनएमपीटी यह स्पष्ट करे कि क्या सिविल कार्यों में से कोई भी साफ कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रासंगिक नहीं है। यदि प्रासंगिक है तो एनएमपीटी सिविल कार्यों के केपेक्स, ओपेक्स तथा आरओसीई को “साफ कार्गो” में प्रभाजित करे। कृपया इस संबंध में विस्तृत गणना भेजें।	अन्य कार्गो के लिए पूंजी लागत का सिविल घटक परिकल्पित नहीं किया गया है। केवल अभियांत्रिक उपस्कर प्रस्तावित किए गए हैं और इनके लागत तत्व अन्य कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रभारों की गणना हेतु प्रयुक्त किया गया है।
(घ).	कंटेनर टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्कर की मानदंड संबंधी सूची से निम्नलिखित कठूलू विषयन देखे गए हैं:	--
(i).	दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार, 100 मी. बर्थ लम्बाई के लिए 1 घाट गैन्ट्री क्रेन निर्धारित की गई है। उसके विपरीत, एनएमपीटी ने यह अनुमान लगाते हुए 2 एमएचसी का प्रस्ताव किया है कि रेल मार्टिंट वये क्रेन (आरएमक्यूसी) के मामले में बर्थ में शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तित नहीं किया जाएगा क्योंकि ये क्रेनें विशेष रूप से कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए तैयार की गई हैं तथा अन्य बल्क कार्गो के प्रहस्तन में कुशल नहीं होंगी।  तथापि, एनएमपीटी के कंटेनर टर्मिनल हेतु पिछले आदेश सं. टीएमपी /56/2016—एनएमपीटी दिनांक 04 जनवरी 2017 में, एनएमपीटी ने स्वयं कंटेनर प्रहस्तन के लिए 2 आरएमक्यूसी और साफ कार्गो के लिए अलग से 1 एमएचसी का प्रस्ताव किया था।	आरएमक्यूसी परियोजना के लिए महँगे हैं और परियोजना के लिए पूर्वानुमानित यातायात पर विचार करने में व्यवहार्य नहीं होंगे। अन्य साफ कार्गो का प्रहस्तन करने में भी आरएमक्यूसी समर्थ नहीं होगी। उपर्युक्त पर विचार करते हुए, एमएचसी प्रस्तावित किया गया है। यातायात पूर्वानुमानों की आवश्यकता के आधार पर घाट क्रेनों की संख्या प्रस्तावित की गई है। प्रारंभिक पूर्वानुमानित यातायात के लिए बर्थ पर 3-4 क्रेनों उपलब्ध करवाना अमितव्ययी होगा। चरण-2 में, एक अतिरिक्त एमएचसी का प्रस्ताव किया गया है।
(ii).	दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार, 9 रबड टायर वाली गैन्ट्री क्रेनें (आरटीजीसी) तैनात की जानी हैं। उसके विपरीत, एनएमपीटी ने 3 एमएचसी के लिए कुल 6 रीच स्टेकरों का प्रस्ताव किया है (साध्यता रिपोर्ट का पृष्ठ सं. 37)।	एमएचसी के परिचालनों को सेवा प्रदान करने के लिए स्टेकर्यांड हेतु भी, रीच स्टेकर का प्रस्ताव किया गया है। 1 एमएचसी के लिए, 3 रीच स्टेकरों का प्रस्ताव किया गया है।
(iii).	मानदंड 1 घाट गैन्ट्री क्रेन (क्यूजीसी) के लिए 6 ड्रैक्टर ट्रेलर निर्धारित करते हैं। एनएमपीटी ने किसी ड्रैक्टर ट्रेलर का प्रस्ताव नहीं किया है। उसके बजाय, पत्तन ने 1 खाली कंटेनर हैंडलर का प्रस्ताव किया है। इसके अलावा, परिचालन लागत में, एनएमपीटी ने ट्रकों के लिए किशाया लागत का प्रस्ताव किया है।	टीटी की आवश्यकता स्टेकर्यांड की दूरी तथा एमएचसी की प्रहस्तन दर पर भी अनुमानित की गई है। कृपया अतिम डीपीआर की तालिका 10-13 ट्रकों - कंटेनरों (डीपीआर का पृष्ठ सं. 70, दस्तावेज सं. 133) की संख्या देखें।
	एनएमपीटी से अनुरोध है कि अपक्रांत प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों से उपर्युक्त प्रत्येक विषयन का औचित्य बतायें।	परिचालकों द्वारा सामान्यतः अपनाई जाने वाली पद्धति ड्रैक्टर ट्रेलर कियाये पर लेना है, इसलिए इसे परिकल्पित किया गया है। पूंजी लागत की बजाय प्रशुल्क की गणना में परिचालन लागत पर विचार किया गया था।
(ङ).	कृपया प्रत्येक उपस्कर की पूंजी लागत का अनुमान लगाने के लिए बजटीय कोटेशन प्रस्तुत करें क्योंकि उपस्कर की संख्या तथा प्रति इकाई लागत दर्शाते हुए प्रत्येक	कोटेशन के लिए अतिम डीपीआर के अनुबंधों का अवलोकन करें। लागत अनुमानों के लिए इसपर विचार किया गया है।

	उपस्कर हेतु विस्तृत गणना तथा इसे पेश नहीं किया गया है। प्रति इकाई लागत को अनुमानों पर पहुंचने के लिए पत्तन द्वारा सुविचारित बजटीय कोटशन/ऑफरों से विधिवत् जोड़ा जाए।	
(च).	पुष्टि करें कि पूंजी लागत में लागू टैक्स और शुल्क शामिल हैं। यदि सफल बालीदाता द्वारा इंपीसीजी लाभ प्राप्त किए जाने की संभावना हो तो एनएमपीटी इसे पूंजी लागत अनुमानों में इसके प्रभाव को शामिल करें। पत्तन यह भी जूँच करें कि पूंजी लागत अनुमान में जीएसटी घटक, यदि कोई हो, अतिरिक्त होने चाहिएं क्योंकि बीओटी परिचालक इनपुट क्रोडिट का लाभ प्राप्त कर सकता है।	पूंजी लागतों में लागू टैक्स तथा शुल्क शामिल हैं।
(छ.).	2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश कुल सिविल तथा उपस्कर लागत के 10 प्रतिशत पर निर्माण के दौरान वित्त लागत और व्याज लागत सहित अन्य लागत का अनुमान लगाने के लिए मानदंड निर्धारित करते हैं। पत्तन ने निर्धारित मानदंडों के अनुसार अन्य पूंजी लागत का अनुमान लगाया है। उसके अलावा, पत्तन ने रु. 4.23 करोड़ पर निर्माण के दौरान कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि और व्याज के लिए रु. 2.86 करोड़ परिचालन तथा वित्त लागत का अनुमान लगाया है, जोकि निर्धारित मानदंडों के अनुसार नहीं है। अतः पत्तन इस मद को अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार अलग रखे।	चूंकि यह परियोजना दो चरणों में चलाई जा रही है, परंपरागत साइड पर, दिशानिर्देशों में निर्धारित अन्य प्रभार पीएमपी लागत, आकस्मिकता, वित्तपोषण प्रभारों तथा आईडीसी के लिए पर्याप्त नहीं होंगे। तथापि, यह केवल चरण 1 के लिए सुविचारित किया गया है।
(ii).	साफ कार्गो के लिए पूंजी लागत:	
(क).	दिशानिर्देश बहुउद्देशीय बर्थ के लिए उपस्कर की सूची निर्धारित करते हैं जिनमें लेवल लिफ्ट घाट क्रेन, फोर्क लिफ्ट ट्रक, पे लोडर, बिजली एवं रोशनी तथा संचार शामिल हैं। तथापि, एनएमपीटी द्वारा सुविचारित कार्गों प्रहस्तन उपस्कर में 100 टन क्षमता की दो एचएमसी और दो मोबाइल होपर शामिल हैं। पत्तन अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों से विपर्यास के कारण प्रस्तुत करे। पुष्टि करें कि प्रस्तावित उपस्कर ‘साफ कार्गो’ के प्रहस्तन के लिए पर्याप्त हैं।	कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित प्रहस्तन उपस्कर (एमएचसी) को साफ कार्गो के लिए उपयोग किए जाने की योजना बनाई गई है। प्रस्तावित उपस्कर साफ कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए पर्याप्त होगा। अतिरिक्त उपस्कर जैसे होपर साफ कार्गो के लिए अतिरिक्त प्रस्तावित किए गए हैं।
(ख.).	पत्तन ने साफ कार्गो गतिविधि के लिए कुल सिविल तथा उपस्कर लागत के 2 प्रतिशत की दर से रु. 0.38 करोड़ की आईटी प्रणाली/यंत्रीकरण लागत का अनुमान लगाया है। यह बहुउद्देशीय कार्गो के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार नहीं है जिसे अन्य साफ कार्गो के लिए एनएमपीटी द्वारा अंगीकृत किया गया है। अतः पत्तन इस मद को अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार अलग रख सकता है।	10 प्रतिशत की दर से 0.38 करोड़ की आईटी प्रणाली/यंत्रीकरण लागत 75:25 के अनुपात को ध्यान में रखते हुए निर्धारित की गई है, अर्थात् 75 प्रतिशत कंटेनर कार्गो और अन्य कंटेनर के लिए 25 प्रतिशत।
(ग.).	2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश कुल सिविल तथा उपस्कर लागत के 5 प्रतिशत की दर से विधिले लागत का अनुमान लगाने के लिए मानदंड निर्धारित करते हैं। पत्तन ने कुल सिविल तथा उपस्कर लागत के 10 प्रतिशत की दर से विधिले लागत का अनुमान लगाया है जोकि निर्धारित मानदंड के अनुसार नहीं है। एनएमपीटी अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 में निर्धारित मानदंडों का पालन करने के लिए जरूरी संशोधन करे।	विधिले लागत 10 प्रतिशत की दर से ली गई है जिसे टीएमपी द्वारा कंटेनर टर्मिनल कार्गो (मामला सं. टीएमपी/56/2016-एनएमपीटी दिनांक 01-03-2017) के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु एनएमपीटी पत्तन के लिए अपने आदेश में स्वीकृत किया गया है। (नहीं, यह आदेश दिनांक 01 मार्च 2017 में 5 प्रतिशत थी।)
5.	परिचालन लागत:	
(i).	कंटेनर प्रहस्तन के लिए परिचालन लागत:	
(क).	बिजली लागत:	
(i).	अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 बिजली उपभोग के लिए मानदंड 8 इकाईयां प्रति टीईयू की दर से निर्धारित करते हैं। उक्त मानदंड कंटेनर प्रहस्तन के लिए निर्धारित मानदंड संबंधी उपस्करों के संदर्भ में है जोकि वर्वे गैन्ट्री क्रेन, आरएमक्यूसी, आरटीजीसी, आदि का संयोजन है। तथापि, पत्तन ने निर्धारित मानदंडों के अनुसार उपस्कर प्रोफाइल का प्रस्ताव नहीं किया था। यह प्रस्ताव कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रत्येक 100 टन क्षमता की 2 एचएमसी के उपयोग की परिकल्पना करता है। एमएचसी के लिए, पत्तन 70 लिटर प्रति घंटा की दर से ईंधन लागत का अनुमान पहले ही लगा चुका है। ऐसी स्थिति में, एनएमपीटी से अनुरोध है कि 8 इकाई प्रति टीईयू के मानदंड का अंगीकरण करते हुए बिजली लागत का अनुमान लगाने के प्रयोजन तथा आधार को स्पष्ट करें।	रोशनी, प्रशीतन तथा भवनों से मॉग और अन्य सुविधाओं पर विचार करते हुए परियोजना की आवश्यकता के लिए बिजली लागत की गणना की गई है और चरण 1 के लिए 2,978,810 केडब्ल्यूएच और चरण 2 के लिए 2,004,400 केडब्ल्यूएच पाया गया है।
(ii).	पत्तन द्वारा लागत गणना में सुविचारित बिजली की इकाई दर रु. 10.00/इकाई है। तथापि, एनएमपीटी द्वारा सुविचारित इकाई दर जून 2018, जुलाई 2018 तथा अगस्त 2018 के महीनों के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए बिजली बिलों के अनुसार बिजली की इकाई दर से मेल नहीं खाता है। अतः एनएमपीटी बिजली की प्रचलित लागत के आधार पर अनुमान संशोधित करें।	पूर्वकाल में एनएमपीटी के बिजली बिलों पर विचार करने के बाद रु. 10/- की प्रति इकाई लागत ली गई है। बिजली प्रभारों का विवरण संलग्न किया गया है।

मई, जून एवं जुलाई 2018 माह के लिए बिजली प्रभारों का विवरण					
माह	नियन्त्रित उपयोग	उपयोग में विवरण	कुल	राशि	दर/केडब्ल्यूएच
मई-18	272040	136167	408207	3976996	9.74
जून-18	349980	140025	490005	4607658	9.40

		<table border="1"> <tr><td>जुलाई -18</td><td>165344</td><td>143800</td><td>309144</td><td>3018351</td><td>9.76</td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>आंकड़त</td><td><b>9.64</b></td></tr> <tr><td colspan="6">अंत. रु. 10/केंद्रल्यूच बिजली प्रभारों पर विचार किया गया है।</td></tr> </table>	जुलाई -18	165344	143800	309144	3018351	9.76					आंकड़त	<b>9.64</b>	अंत. रु. 10/केंद्रल्यूच बिजली प्रभारों पर विचार किया गया है।						
जुलाई -18	165344	143800	309144	3018351	9.76																
				आंकड़त	<b>9.64</b>																
अंत. रु. 10/केंद्रल्यूच बिजली प्रभारों पर विचार किया गया है।																					
(ख.). ईंधन लागत:																					
(i). अपफंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 4 लिटर प्रति टीईयू की दर से ईंधन उपभोग हेतु मानदंड निर्धारित करते हैं। उक्त मानदंड कंटेनर प्रहस्तन के लिए निर्धारित मानदंड संबंधी उपस्करों के संदर्भ में है जोकि आरएमव्यूसी, आरटीजीसी, रीच स्टेकर, ट्रैक्टर ट्रैलरों आदि का संयोजन है। तथापि, पत्तन ने निर्धारित मानदंडों के अनुसार उपस्कर प्रोफाइल का प्रस्ताव नहीं किया है। यह प्रस्ताव 100–100 टन क्षमता की 2 एमएचसी, रीच स्टेकर तथा कंटेनर प्रहस्तक के लिए खाली कंटेनर प्रहस्तक के उपयोग की परिकल्पना करता है। एनएमपीटी से अनुरोध है कि मानदंड संबंधी सूची के अनुसार जब पत्तन ने उपस्कर तैनाती का प्रस्ताव नहीं किया हो तब 4 लिटर प्रति टीईयू के मानदंड को अंगीकृत करते हुए ईंधन लागत का अनुमान लगाने का प्रयोजन स्पष्ट करे।																					
इस परियोजना के लिए ईंधन अपेक्षा एमएचसी, और स्टेकर्यार्ड उपस्कर अर्थात् रीच स्टेकर तथा खाली कंटेनर प्रहस्तक के लिए है।																					
<table border="1"> <tr><td>रीच स्टेकर की कुशलता (लिटर/घंटा)</td><td>18</td></tr> <tr><td>खाली कंटेनर प्रहस्तक की कुशलता (लिटर/घंटा)</td><td>12</td></tr> <tr><td>कुल कार्य घंटे</td><td>7300</td></tr> <tr><td>रीच स्टेकरों की सं.</td><td>9</td></tr> <tr><td>खाली प्रहस्तकों की सं.</td><td>2</td></tr> <tr><td>अपेक्षित कुल ईंधन</td><td>1357800</td></tr> <tr><td>टर्मिनल की क्षमता</td><td>353769</td></tr> <tr><td>ईंधन (लिटर/टीईयू)</td><td>3.838098</td></tr> </table>						रीच स्टेकर की कुशलता (लिटर/घंटा)	18	खाली कंटेनर प्रहस्तक की कुशलता (लिटर/घंटा)	12	कुल कार्य घंटे	7300	रीच स्टेकरों की सं.	9	खाली प्रहस्तकों की सं.	2	अपेक्षित कुल ईंधन	1357800	टर्मिनल की क्षमता	353769	ईंधन (लिटर/टीईयू)	3.838098
रीच स्टेकर की कुशलता (लिटर/घंटा)	18																				
खाली कंटेनर प्रहस्तक की कुशलता (लिटर/घंटा)	12																				
कुल कार्य घंटे	7300																				
रीच स्टेकरों की सं.	9																				
खाली प्रहस्तकों की सं.	2																				
अपेक्षित कुल ईंधन	1357800																				
टर्मिनल की क्षमता	353769																				
ईंधन (लिटर/टीईयू)	3.838098																				
इसलिए, 4 लिटर/टीईयू पर विचार किया गया है।																					
(ii). एनएमपीटी ने 4000 घंटों के लिए 70 लिटर प्रति घंटा प्रति एमएचसी के ईंधन उपभोग पर विचार करते हुए 2 एमएचसी के लिए रु. 2.81 करोड़ (75% हिस्सेदारी * 70 लिटर प्रति घंटा *4000 घंटे *2 एमएचसी * ₹67 प्रति लिटर) की दर से ईंधन लागत का अनुमान लगाया है। चूंकि सर्वोत्तम क्षमता 70 प्रतिशत की दर से निर्धारित की गई है जोकि 6132 घंटे होते हैं, ईंधन लागत के अनुमानन के लिए घंटों की संख्या को उपयुक्त संशोधित कर 4599 घंटे (अर्थात् 6132 घंटे * 75 प्रतिशत) किया जाए।																					
चूंकि एमएचसी की कुशलता वे गैन्ड्री क्रेन से कम है (टीएमपी के अनुसार), इसलिए सर्वोत्तम क्षमता 65 प्रतिशत निर्धारित की गई है जोकि 3985 घंटे होते हैं। इसलिए 4000 घंटों पर विचार किया गया है।																					
(iii). सुविचारित ईंधन की इकाई दर रु. 67 प्रति लिटर है। इसे प्रचलित दर से अद्यतन किया जाए। एनएमपीटी द्वारा अंगीकृत इकाई दर को तरक्सिंगत ठहराने के लिए हाल ही के माह के ईंधन बिलों की प्रतिलिपियाँ भी प्रस्तुत करें।																					
(ग.). कृपया स्पष्ट करें कि एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रत्येक उपस्कर अर्थात् एमएचसी, रीच स्टेकर तथा खाली कंटेनर प्रहस्तक बिजली अथवा ईंधन परिचालित हैं।																					
सिर्फ़ इन मदों के लिए 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कोई विशिष्ट मानदंड निर्धारित नहीं होने की स्थिति में एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित रीच स्टेकर तथा खाली कंटेनर प्रहस्तन के संबंध में, ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए एनएमपीटी द्वारा अंगीकृत पैरामीटर तकनीकी विशिष्टताओं और समर्थित दस्तावेजी साक्ष के साथ औचित्य बतायें।																					
(घ.). मरम्मतों तथा अनुरक्षण के परिकलन की पद्धति में मामूली त्रुटि देखी गई है। एनएमपीटी ने मरम्मतों तथा अनुरक्षण की गणना करते समय “अन्य पूँजी लागत” की पूँजी लागत पर विचार नहीं किया है। इसलिए, “अन्य पूँजी लागत” पर मरम्मतों तथा अनुरक्षण को लेने के लिए सिविल तथा उपस्कर लागत की मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत के अनुमान संशोधित करें। इसे नीचे दी गई तालिका में स्पष्ट किया गया है।-																					
(रु. करोड़ों में)																					
क्र.सं.	विवरण	एनएमपीटी द्वारा यथा अनुमानित	क्या अनुमान होना चाहिए																		
8.	मरम्मतें और अनुरक्षण:																				
i).	सिविल 1 प्रतिशत की दर से	0.08	0.09																		
		[रु. 8.36 करोड़ का 1%]	[(रु.8.36 करोड़ + ₹0.836 करोड़) का 1 प्रतिशत]																		
ii).	अभियांत्रिक तथा	1.59	1.74																		

		बिजली उपस्कर 2 प्रतिशत की दर से $[(\text{₹}77.60 \text{ करोड} + \text{₹}1.72 \text{ करोड}) \text{ का } 2 \text{ प्रतिशत}]$	$[(\text{₹}77.60 \text{ करोड} + \text{₹}7.76 \text{ करोड}) \text{ का } 2 \text{ प्रतिशत]$	सिविल निर्माण तथा अभियांत्रिक एवं बिजली उपस्करों की लागत पर मरम्मत तथा अनुरक्षण की गणना की गई है।	
		एनएमपीटी से अनुरोध है कि उपर्युक्त अवलोकन के आलोक में इस लागत मद का पुनः परिकलन करें।			
(ङ).	लाइसेंस शुल्क: कृपया पुष्ट करें कि क्या लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत पेड़ यार्ड के लिए रु. 51.58/वर्ग मी./माह की इकाई दर एनएमपीटी भूखंडों के लिए किराया अनुसूची में निर्धारित प्रचलित घंटों पर आधारित है। रु. 51.58/वर्ग मी./माह की इकाई दर पर पहुंचने के लिए लागू किए गए अनुप्रयोज्य वृद्धि कारक के साथ प्रचलित दर अनुसूची से अंगीकृत इकाई दर का संदर्भ भी दें।			प्रचलित दरों पर विचार किया गया है। पेड़ क्षेत्रों के लिए आधार दर रु. 45.972/वर्ग मी./माह है। जिसके लिए सुरक्षा दीवार के भीतर आबंतन के लिए 10 प्रतिशत अधिभार जोड़ा गया है। कुल राशि रु. 50.569/वर्ग मी./माह परिणामित होती है। 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि जोड़ने के बाद भी अतिम राशि रु. 51.58/वर्ग मी./माह परिणामित होता है। दरमान संलग्न किया गया है।	
(ii).	साफ कार्गो प्रहस्तन के लिए परिचालन लागत:				
(क).	बिजली लागत:				
(i).	एनएमपीटी ने रु. 10/केडल्यूएच की दर से 0.67 केडल्यूएच/टन के बिजली उपभोग का अनुमान लगाया है और रु. 0.43 करोड़ की दर से बिजली लागत का अनुमान लगाया है। यह प्रस्ताव कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रत्येक 100 टन क्षमता की 2 एमएचसी का उपयोग परिकल्पित करता है। एमएचसी के लिए, पत्तन 70 लिटर प्रति घंटे की दर से ईंधन लागत का अनुमान पहले ही लगा चुका है। ऐसी स्थिति में, एनएमपीटी से अनुरोध है कि बिजली लागत का अनुमान लगाने का आधार तथा प्रयोजन स्पष्ट करें जिस उपस्कर के लिए बिजली लागत का अनुमान लगाया गया है। अंगीकृत बिजली उपभोग का प्रासारिक उपस्कर हेतु बिजली उपभोग के बारे में तकनीकी विशिष्टता के आधार पर औचित्य बतायें।			साफ कार्गो के लिए बिजली लागत मोबाइल होपरों के लिए है जो बिजली से चलते हैं। 0.67 केडल्यूएच/टन टीएमपी आदेश सं. टीएमपी/60/2016-वीओसीपीटी से लिया गया है।	
(ii).	जैसाकि पहले बताया गया है, एनएमपीटी द्वारा सुविचारित रु. 10.00 की इकाई दर एनएमपीटी द्वारा जून, 2018, जुलाई 2018 तथा अगस्त 2018 महीनों के लिए भेजे गए बिजली बिलों के अनुसार बिजली की इकाई दर से मेल नहीं खाती है। अतः एनएमपीटी उपर्युक्त अवलोकन के आलोक में अनुमान संशोधित करें।				
(घ).	ईंधन लागत:				
(i).	एनएमपीटी ने 4000 घंटों के लिए 70 लिटर प्रति घंटा प्रति एमएचसी के ईंधन उपभोग पर विचार करते हुए 2 एमएचसी के लिए रु. 0.94 करोड़ (25% हिस्सेदारी * 70 लिटर प्रति घंटा *4000 घंटे *2 एमएचसी * ₹67 प्रति लिटर) की दर से ईंधन लागत का अनुमान लगाया है। चूंकि सर्वोत्तम क्षमता 70 प्रतिशत की दर से निर्धारित की गई है जोकि 6132 घंटे होते हैं, ईंधन लागत के अनुमानन के लिए घंटों की संख्या को उपयुक्त संशोधित कर 4599 घंटे (अर्थात् 6132 घंटे * 75 प्रतिशत) किया जाए।			चूंकि एमएचसी की कुशलता क्यों गैन्ट्री क्रेन से कम है (टीएमपी के अनुसार), इसलिए सर्वोत्तम क्षमता 65 प्रतिशत निर्धारित की गई है जोकि 3985 घंटे होते हैं। इसलिए 4000 घंटों पर विचार किया गया है।	
(ii).	सुविचारित ईंधन की इकाई दर रु. 67 प्रति लिटर है। इसे प्रचलित दर से अद्यतन किया जाए। एनएमपीटी द्वारा अंगीकृत इकाई दर को तर्कसंगत ठहराने के लिए हाल ही के माह के ईंधन बिलों की प्रतिलिपियाँ भी प्रस्तुत करें।			नोट किया गया। ईंधन कीमत अब रु. 75/लिटर ली गई है।	
(ग).	ट्रक किराया लागत:				
	निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें:				
(i).	2008 के दिशानिर्देशों में उपस्कर किराये पर लेने का उल्लेख नहीं है। 2008 दिशानिर्देश पत्तन न्यास द्वारा अनुमान लगाई जाने वाली पूँजी लागत के लिए उपस्कर की मानदंड संबंधी सूची निर्धारित करते हैं। पूँजी लागत, परिचालन लागत, आरआरसीई और वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) के आधार पर, संदर्भ प्रशुल्क सर्वोत्तम क्षमता के लिए परिकलित किया गया है। कृपया स्पष्ट करें कि कैसे किराये के ट्रक का प्रस्ताव करने के लिए एनएमपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण 2008 दिशानिर्देशों के अनुसार है। एनएमपीटी इस संबंध में दिशानिर्देशों से विपर्यय के लिए पर्याप्त कारणों का औचित्य बतायें। ट्रक किराये पर लेने के इस प्रस्ताव पर पहुंचने के लिए ट्रक के खरीद विकल्प के सापेक्ष किराये के लिए किए गए लागत लाभ विश्लेषण भी प्रस्तुत करें।			चूंकि परिचालकों द्वारा अपनाई जाने वाली सामान्य पद्धति ट्रैक्टर ट्रेलर किराये पर लेना है, इसलिए इसी का अनुमान लगाया गया है। परिचालन लागत पूँजी लागत की बजाय प्रशुल्क की गणना में सुविचारित की गई है।	
(ii).	कृपया आधार स्पष्ट करें और रु. 0.30 करोड़ की दर से ट्रकों की किराया लागत पर पहुंचने के लिए गणना भी दें।			--	

<p>(iii) कृपया लागत गणना में सुविचारित ट्रक किराये पर लेने के लिए बजटीय समर्थन/बजटीय कोटेशन प्रस्तुत करें। पुष्टि करें कि यह प्रचलित बाजार मूल्य दर्शाता है।</p> <p>(घ.). उपस्कर के लिए मरम्मत एवं अनुरक्षण के परिकलन की पद्धति स्पष्ट नहीं है। एनएमपीटी ने मरम्मतों तथा अनुरक्षण की गणना करते समय “अन्य पूँजी लागत” की पूँजी लागत पर विचार नहीं किया है। इसलिए, साफ कार्गो के लिए उपस्कर लागत की मरम्मतों तथा अनुरक्षण लागत के अनुमान अन्य पूँजी लागत पर मरम्मत तथा अनुरक्षण शामिल करने के लिए संशोधित करें। इसके अलावा, आईटी से संबंधित पूँजी लागत को अलग रखने के लिए हमारे पूर्व अवलोकन के आलोक में, आईटी संबंधित केपेक्स के लिए मरम्मतों तथा अनुरक्षण लागत को अलग रखने की जरूरत है। यह नीचे तालिका में स्पष्ट किया गया है:</p> <p style="text-align: right;">(रु. करोड़ों में)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th> <th>विवरण</th> <th>एनएमपीटी द्वारा यथा अनुमानित</th> <th>सही स्थिति</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>1.</b></td> <td><b>मरम्मतों और अनुरक्षण:</b></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>(i).</td> <td>सिविल 1% की दर से</td> <td><b>0.00</b></td> <td><b>0.00</b></td> </tr> <tr> <td>(ii).</td> <td>अभियांत्रिक तथा इलैक्ट्रिकल उपस्कर 5% की दर से</td> <td><b>0.39</b> [अभियांत्रिक तथा इलैक्ट्रिकल उपस्कर 5% की दर से]</td> <td><b>1.05</b> [[रु.19.00 करोड़ + रु.1.90 करोड़] का5%]</td> </tr> </tbody> </table> <p>एनएमपीटी से अनुरोध है कि उपर्युक्त अवलोकन के आलोक में इस लागत मदों की पुनः गणना करें।</p> <p>(ङ.) लाइसेंस शुल्क: लाइसेंस शुल्क साफ कार्गो के लिए शून्य माना गया है। पुष्टि करें कि किसी भी साफ कार्गो के भंडारण सुविधा के किसी क्षेत्र को प्राप्त किए जाने की सम्भावना नहीं है। एनएमपीटी से यह स्पष्ट करने का अनुरोध है कि साफ कार्गो के भंडारण के लिए क्या पद्धति परिकल्पित की गई है, जब उपयोक्ता कार्गो का भंडारण करना चाहता है। यदि साफ कार्गो द्वारा भंडारण सुविधा प्राप्त किए जाने की सम्भावना हो तो पत्तन परिचालन लागत तथा भंडारण प्रभारों के प्रयोजन के लिए भी लाइसेंस शुल्क को शामिल करने पर विचार कर सकता है।</p> <p><b>6.</b> गोपीक राजस्व अपेक्षा (आरआर) और प्रस्तावित प्रशुल्क गणना:</p> <p>(i). कंटेनर प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क गणना:</p> <p>(क.). अनुमानित आरआर से इसके मिलान के लिए राजस्व अनुमान में सुविचारित कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों के लिए आधार प्रस्तुत करें।</p> <p>(ख.). प्रभाजित प्रहस्तन आय से संबंधित एसओआर पर पहुँचने के लिए आदेश सं. टीएमपी/33/2009—एनएमपीटी दिनांक 30 दिसम्बर 2009 में अनुमोदित कंटेनर के लिए प्रहस्तन प्रभारों की तुलना के आधार पर एनएमपीटी द्वारा निर्धारित 63.98 प्रतिशत का शुद्धि कारक लागू किया गया है। विराम समय प्रभारों और विविध प्रभारों को प्राप्त करने के लिए यही कारक लागू किया गया है। इस संबंध में, एनएमपीटी से अनुरोध है कि अपनी तत्संबंधी प्रभाजित राजस्व अपेक्षा से विराम समय प्रभार और विविध प्रभार प्राप्त करने के लिए प्रहस्तन आय के आधार पर निर्धारित शुद्धि कारक लागू करने के लिए आधार स्पष्ट करें।</p> <p>(ग.). कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों के लिए विराम समय प्रभारों के संबंध में, एनएमपीटी से अनुरोध है कि कंटेनरों की प्रतिशत हिस्सेदारी स्पष्ट करे जो निःशुल्क भंडारण अवधि में जाएगी और प्रतिशत हिस्सेदारी जो निःशुल्क अवधि के बाद विराम समय सुविधा प्राप्त करेगी और विराम समय प्रभार अदा करेगी। विराम समय प्रभारों से राजस्व अनुमानन में उपर्युक्त पहलूओं पर विचार किए जाने की जरूरत है और पत्तन से अनुरोध है कि यह दर्शाने के लिए संशोधित गणना भेजे कि प्रस्तावित प्रशुल्क पर परिचालक विराम समय प्रभार से अनुमानित आरआर की पूर्ति करने की स्थिति में होगा। प्रस्ताव के साथ एनएमपीटी द्वारा प्रेषित राजस्व अनुमानन में इन बिन्दुओं को नहीं लिया गया है।</p> <p>(घ.). अन्य कंटेनर टर्मिनलों में, यह देखा गया है कि विभिन्न विविध सेवाओं हैं जिनके लिए</p>	क्र.सं.	विवरण	एनएमपीटी द्वारा यथा अनुमानित	सही स्थिति	<b>1.</b>	<b>मरम्मतों और अनुरक्षण:</b>			(i).	सिविल 1% की दर से	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	(ii).	अभियांत्रिक तथा इलैक्ट्रिकल उपस्कर 5% की दर से	<b>0.39</b> [अभियांत्रिक तथा इलैक्ट्रिकल उपस्कर 5% की दर से]	<b>1.05</b> [[रु.19.00 करोड़ + रु.1.90 करोड़] का5%]
क्र.सं.	विवरण	एनएमपीटी द्वारा यथा अनुमानित	सही स्थिति													
<b>1.</b>	<b>मरम्मतों और अनुरक्षण:</b>															
(i).	सिविल 1% की दर से	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>													
(ii).	अभियांत्रिक तथा इलैक्ट्रिकल उपस्कर 5% की दर से	<b>0.39</b> [अभियांत्रिक तथा इलैक्ट्रिकल उपस्कर 5% की दर से]	<b>1.05</b> [[रु.19.00 करोड़ + रु.1.90 करोड़] का5%]													

	<p>प्रशुल्क प्रस्तावित किया गया है। ऐसी विविध सेवाओं की सूची अनुबंध—क रूप में संलग्न की गई है। एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित एसओआर उपयुक्त सेवाओं को शामिल नहीं किया गया है। पत्तन इसकी जांच करे और, यदि आवश्यक हो, इन विविध सेवाओं के लिए प्रशुल्क शामिल करने का प्रस्ताव करे, यदि इसके टर्मिनल के लिए प्रासंगिक हो। जेनएमपीटी में एक उदाहरण है जहां प्रशुल्क परियोजना अवार्ड किए जाने के बाद विविध सेवाओं के लिए प्रशुल्क की मांग की जाती है। चूंकि एनएमपीटी को जानकारी है, परियोजना के अवार्ड के बार प्रशुल्क की समीक्षा के लिए 2008/2013 दिशानिर्देशों में कोई गुंजाइश नहीं है।</p>	<p>कार्यपद्धति के समान भूमि किराये तथा विविध सेवाओं के लिए प्रहस्तन प्रभारों के शोधन कारक को लागू किया है।</p> <p>विभिन्न श्रेणी के कार्गो के लिए विराम समय प्रभारों की प्रतिशत हिस्सेदारी पूर्व टीएमपी आदेश में यथा अनुमोदित के समान सुविचारित की गई है।</p> <p>कंटेनर टर्मिनल कार्गो के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु एनएमपीटी पत्तन के लिए टीएमपी द्वारा अपने आदेश (मामला सं. टीएमपी/56/2016—एनएमपीटी दिनांक 01-03-2017) में स्थीकृत रूप में विविध सेवाओं हेतु प्रशुल्क लिया गया है।</p> <p>बहुत दिनों के अंतरालों से और विभिन्न प्रकार के कंटेनरों जैसे आईसीडी, सीएफएस, निर्यात, आयात आदि के बीच भंडारण सेवाएं। कंटेनरों की मात्रा के ऐसे आकड़ों की अनुपलब्धता के कारण, प्रत्येक सेवा जैसे कंटेनर प्रहस्तन पर विचार करते हुए, विराम समय तथा भंडारण प्रभार की गणना नहीं की जा सकी। टीएमपी द्वारा यही कार्यपद्धति एनएमपीटी के लिए अपने पूर्व प्रशुल्क आदेश (मामला सं. टीएमपी/56/2016—एनएमपीटी दिनांक 01-03-2017) में स्थीकृत की गई है।</p> <p>इसके अलावा, नमूना गणना में लिए गए अनुमान (अनुबंध—ख) जो साझा किए गए हैं वे मिसिंग हैं। नमूना देखना संभव नहीं है, इसमें अन्य एकसलीटी के संदर्भ दिए गए हैं जिन्हें साझा नहीं किया गया है।</p>
(i).	<p>प्रत्येक सेवा जैसे कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क, विराम समय तथा भंडारण प्रभार और प्राप्त किए जाने के लिए समावित कंटेनर की सर्वोत्तम क्षमता, प्रस्तावित सेवाओं पर विचार करते हुए राजस्व अनुमानन भेजे और दर्शायें कि कूल राजस्व अनुमान प्रहस्तन गतिविधि, विविध तथा विराम समय प्रभारों से अनुमानित एआरआर से भेल खाता है। किसी एक मामले की नमूना गणना अवलोकन के लिए अनुबंध—ख रूप में संलग्न की गई है जिसका प्रासंगिक विवरण भेजने के लिए एनएमपीटी द्वारा उपयोग किया जा सकता है।</p>	<p>बहुत दिनों के अंतरालों से और विभिन्न प्रकार के कंटेनरों जैसे आईसीडी, सीएफएस, निर्यात, आयात आदि के बीच भंडारण सेवाएं। कंटेनरों की मात्रा के ऐसे आकड़ों की अनुपलब्धता के कारण, प्रत्येक सेवा जैसे कंटेनर प्रहस्तन पर विचार करते हुए, विराम समय तथा भंडारण प्रभार की गणना नहीं की जा सकी। टीएमपी द्वारा यही कार्यपद्धति एनएमपीटी के लिए अपने पूर्व प्रशुल्क आदेश (मामला सं. टीएमपी/56/2016—एनएमपीटी दिनांक 01-03-2017) में स्थीकृत की गई है।</p> <p>इसके अलावा, नमूना गणना में लिए गए अनुमान (अनुबंध—ख) जो साझा किए गए हैं वे मिसिंग हैं। नमूना देखना संभव नहीं है, इसमें अन्य एकसलीटी के संदर्भ दिए गए हैं जिन्हें साझा नहीं किया गया है।</p>
(ii).	<p>अन्य साफ कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए संदर्भ प्रशुल्क गणना:</p> <p>एनएमपीटी ने बताया था कि उसने साफ कार्गो के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए बहुउद्देशीय बर्थ हेतु 2008 के अपर्फंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंड अग्रीकृत किए थे। इस संदर्भ में, यह कहना है कि उक्त दिशानिर्देशों में निर्धारित बहुउद्देशीय बर्थ के लिए एआरआर के प्रभाजन का मानदंड प्रहस्तन प्रभार, भंडारण प्रभार और विविध प्रभार के लिए क्रमशः 90 प्रतिशत, 5 प्रतिशत और 5 प्रतिशत के अनुपात में है। उपर्युक्त मानदंड के विपरीत, एनएमपीटी ने प्रहस्तन प्रभारों के लिए अनुमानित राजस्व अपेक्षा के 100 प्रतिशत प्रभाजन का प्रस्ताव किया था। पत्तन ने विविध सेवाओं तथा भंडारण प्रभारों की पहचान करने में मुश्किल के आधार पर विराम समय एवं विविध प्रभारों का प्रस्ताव नहीं किया था। पत्तन ने यह भी कहा है कि परिचालक को रियायत प्रदाता प्राधिकरण (एनएमपीटी) से जरूरी अनुमोदन लेने के बाद विविध सेवाओं के लिए अलग—से वसूली की अनुमति होगी। इस संबंध में, एनएमपीटी से यह नोट करने का अनुरोध है कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963, वर्तमान रूप में, टीएमपी को प्रदत्त सेवाओं के लिए बीओटी परिचालक द्वारा प्रभार्य प्रभारों को अनुमोदित करने का अधिकार देता है और यह अधिनियम बीओटी परिचालक द्वारा प्रभार्य प्रभारों को अनुमोदित करने के लिए किसी पत्तन न्यास को कोई शक्ति नहीं देता है। साफ कार्गो के लिए टीएमपी द्वारा अनुमोदित किया जाने वाला संदर्भ प्रशुल्क विविध सेवाओं तथा भंडारण प्रभार के लिए प्रभारों सहित समेकित दर होगी यदि पत्तन इन सेवाओं के लिए अलग दर का प्रस्ताव नहीं करता है। इसलिए, पत्तन समीक्षा करे और, यदि आवश्यक हो तो, महापत्तन न्यासों द्वारा दी जाने वाली विविध सेवाओं तथा भंडारण के लिए पृथक प्रशुल्क प्रस्तावित कर सकता है।</p>	<p>बीओटी परिचालक के कार्यक्षेत्र में भंडारण का प्रस्ताव नहीं किया गया है।</p>
7.	<p>प्रस्तावित दरमान:</p> <p>(i).</p> <p>“सामान्य निबंधन एवं शर्तों” के अधीन टिप्पणी सं. V(क), V(ख), (vi), (vii)(क) और (vii)(ख) में प्रस्तावित शर्तें अमेरिकी डॉलर रूप में मूल्यवर्ती प्रशुल्क से संबंधित और प्रासंगिक हैं। चूंकि मसौदा दरमान कोई डॉलर मूल्यवर्ती प्रशुल्क नदें निर्धारित नहीं करता है, इसलिए प्रस्तावित टिप्पणियों को हटाया जाए।</p> <p>(ii).</p> <p>प्राधिकरण ने सभी महापत्तन न्यासों और वहां पर बीओटी परिचालकों के लिए के लिए पोत संबंधित प्रभारों (बीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्णकरण की प्रणाली और पोत संबंधित प्रभारों तथा रियायती तर्तीय दर की वसूली के लिए मानदंड हेतु निर्धारित प्रावधान से संबंधित आदेश सं. टीएमपी/53/2015—बीआरसीपीटी दिनांक 26 नवम्बर 2015, 10 जून 2016 और 25 सितंबर 2018 द्वारा सामान्य अंगीकरण</p>	<p>V(क), V(ख) को हटाया गया है और उपयुक्ततः बदला गया है। vii (क) और vii (ख) को हटाया गया है।</p> <p>नोट किया गया।</p>

	आदेश पारित किए थे। तथापि, यह देखा गया है कि एनएमपीटी ने प्रस्तावित दरमान में कुछ संशोधित प्रावधान शामिल नहीं किए थे। अतः एनएमपीटी से अनुरोध है कि निम्नलिखित प्रावधान शामिल करें जोकि सभी महापतन न्यासों तथा बीओटी परिचालकों के लिए सामान्य अंगीकरण आदेश के रूप में एकसमान रूप से निर्धारित किए गए हैं।	
(क).	<p>मसौदा दरमान की टिप्पणी 2 (ii) (ख) और (iv) (ख) में एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रावधानों को निम्नलिखित प्रावधानों के साथ बदला जाए (शुद्धियों को बोल्ड किया गया है):</p> <p>“विदेशी ध्वज के विदेशगामी पोत को जहाजरानी महानिदेशक और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश द्वारा जारी <b>विनिर्दिष्ट अवधि अथवा नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।</b>”</p> <p>“जहाजरानी महानिदेशक और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश द्वारा जारी <b>विनिर्दिष्ट अवधि अथवा नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित विदेशी ध्वज वाले पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लादा गया तटीय कार्गो/कटेनर और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित से तटीय कार्गो/कटेनर के लिए लागू दर पर यसूली की जाएगी।”</b></p>	नोट किया गया और अनुपालन किया गया।
(ख).	<p>इसके अलावा, निम्नलिखित प्रावधानों को टिप्पणी सं. (V) रूप में अलग-से शामिल किया जा सकता है क्योंकि प्रस्तावित दरमान इस सामान्य शर्त को निर्धारित नहीं करता है:</p> <p>“(i). पूर्व तट पर भारतीय पत्तन और पश्चिम तट पर दूसरे भारतीय पत्तन के बीच अथवा विलोमतः परिवहन किया गया तटीय माल, श्रीलंका के क्षेत्रीय जलक्षेत्रों के माध्यम से किसी पोत द्वारा और केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर तथा सीमाशुल्क बोर्ड की अधिसूचना सं. 38/2018—सीमाशुल्क (एन.टी.) के अनुसार पोत का बदलाव किए बिना पोत संबंधित प्रभारों तथा कार्गो संबंधित प्रभारों के लिए पात्र होगा।</p> <p>(ii). पूर्व तट पर भारतीय पत्तन और पश्चिम तट पर दूसरे भारतीय पत्तन के बीच अथवा विलोमतः परिवहन किया गया तटीय माल, बंगलादेश के क्षेत्रीय जलक्षेत्रों के माध्यम से किसी पोत द्वारा और केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर तथा सीमाशुल्क बोर्ड की अधिसूचना सं. 38/2018—सीमाशुल्क (एन.टी.) के अनुसार पोत का बदलाव किए बिना पोत संबंधित प्रभारों तथा कार्गो संबंधित प्रभारों के लिए पात्र होगा।”</p>	<p>नोट किया गया और अनुपालन किया गया।</p> <p>नोट किया गया।</p>
(iii).	(vii) (घ) में प्रस्तावित टिप्पणी (iv) (ख) में पहले से प्रस्तावित टिप्पणी का दोहराव है और इसलिए टिप्पणी (vii) (घ) को हटाया जा सकता है।	नोट किया गया और हटाया गया।
(iv).	<p>आदेश सं. टीएमपी/4/2004—सामान्य दिनांक 07 जनवरी 2005 के पैरा 3 (V) में निर्धारित टिप्पणी से आने वाली निम्नलिखित टिप्पणी को टिप्पणी (vii) (c) के बाद शामिल किया जा सकता है:</p> <p>“विदेशी पत्तन से कटेनर/कार्गो जो भारतीय पत्तन ‘ख’ को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन ‘क’ पहुंचता है, यह भी इसके तटीय नौचालन के लिए पात्र होंगे। अन्य शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमति पोतों द्वारा वहन किए गए भारतीय पत्तनों से/को कार्गो/कटेनर रियायत के लिए पात्र होंगे।”</p>	नोट किया गया और “टिप्पणी” vi(ख) रूप में शामिल किया गया है।
(v).	हैच के भीतर अथवा हैच से हैच तक कंटेनरों के आवागमन के लिए विविध प्रभार निर्धारित करते हुए प्रस्तावित दरमान की अनुसूची 7.16 (घ) में, लेवी की इकाई “दर प्रति हैच कवर” की बजाय आईसीटीपीएल द्वारा यथा उल्लिखित “दर प्रति टीईयू (रु.)” रूप में शोधित किया जाए।	नोट किया गया और अनुपालन किया गया।
8.	कार्यनिष्पादन मानक:	
(i).	सकल बर्थ दिवस आउटपुट:	
(क).	एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव में 100 टन एमएचसी के लिए 20 फेरे प्रति क्रेन पर विचार करते हुए सर्वोत्तम क्षमता परिकल्पित की थी। एनएमपीटी ने “20 फेरे प्रति घंटा” पर मेन लाइन पोतों के लिए सकल बर्थ दिवस आउटपुट का प्रस्ताव किया था। इसे सही करके “20 फेरे प्रति घंटा प्रति क्रेन” किया जाए।	नोट किया गया और अनुपालन किया गया।
(ख).	एनएमपीटी ने फीडर पोत के लिए 13 फेरे प्रति घंटा की दर से कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित किए थे। एनएमपीटी से अनुरोध है कि प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव करने का आधार और कारण स्पष्ट करें क्योंकि सर्वोत्तम क्षमता गणना का निर्धारण करते समय इसे नहीं लिया गया था।	यह अनुमान लगाया गया है कि फीडर सेवाओं के लिए, प्रहस्तन दर छोटे पार्सल आकार, पोत आकार, पोत आदि में कटेनरों की व्यवस्था आदि पर विचार करते हुए एमएचसी की संभावित प्रहस्तन दर 65 प्रतिशत होगी। वे केवल सूचक हैं इसलिए सर्वोत्तम क्षमता गणना में सुविचारित नहीं किया गया है।
(ii).	थोक मूल्य सूचकांक (डल्प्यूपीआई) के आधार पर वार्षिक सूचकांकन को शासित करने	मसीदा दरमान में पहले से प्रस्तावित किया गया है।

(क).	वाली सामान्य टिप्पणी संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9 के मद्देनजर अन्य संदर्भ प्रशुल्क मामलों में निर्धारण के अनुसार प्रस्तावित मसौदा दरमान में भी निर्धारित की जाएगी।	
(ख.).	जैसाकि एनएमपीटी को सुविदित होगा, 2013 के संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9 के अनुसार, बीओटी परिचालक उक्त दिशानिर्देशों के खंड 2.9 के अनुसार कार्यनिष्ठादान की उपलब्धि के लिए 15 प्रतिशत कार्यनिष्ठादान संबंधित प्रशुल्क वृद्धि के लिए हकदार है। 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन यथा निर्धारित कार्यनिष्ठादान संबंधित प्रशुल्क संबंधी प्रावधान एनएमपीटी द्वारा प्रस्ताव नहीं किया गया है। 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में प्रावधानों के अनुसार अन्य पीपीपी परियोजनाओं के लिए अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क में यथा निर्धारित कार्यनिष्ठादान संबंधित प्रशुल्क के संबंध में पत्तन उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करे।	कृपया मसौदा रियायत करार का अनुच्छेद 8 देखें। (मसौदा रियायत करार के अनुच्छेद 8 में कोई कार्यनिष्ठादान मानक विनिर्दिष्ट नहीं किए गए हैं।)

**9.2.** जैसाकि ऊपर बताया गया है, अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजते समय, एनएमपीटी ने अपने द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क पर बोलीदाताओं के विचारों के लिए उनके साथ 15 नवम्बर 2018 को बैठक करने के बाद और बोलीदाताओं के विचारों को ध्यान में रखते हुए अपने पत्र दिनांक 23 नवम्बर 2018 द्वारा अपना संशोधित प्रस्ताव भी दाखिल किया था। संशोधित प्रस्ताव दिनांक 23 नवम्बर 2018 में एनएमपीटी द्वारा किए गए मुख्य संशोधन तथा एनएमपीटी द्वारा किए गए निवेदन नीचे दिए गए हैं:

क. चरण-1 के लिए:

(i). सर्वोत्तम क्षमता का अनुमानन:

(क). कंटेनर कार्गो:

(i). सर्वोत्तम घाट क्षमता का अनुमानन:

कंटेनर कार्गो के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता प्रस्ताव दिनांक 11 सितम्बर 2018 में यथा प्रस्तावित अर्थात् 2,39,148 टीईयू है।  
इसके अलावा, प्रहसित टनभार के अनुसार, कंटेनर कार्गो के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता 3.59 एमटीपीए है।

(ii). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का अनुमानन:

चरण 1 के लिए उपलब्ध कुल बैकअप क्षेत्र 6.5 हैक्टेयर है:

कुल क्षेत्र	है0	6.5
जी = कुल भूमि स्लॉट	टीईयू प्रति है0	360
एच = औसत स्टेक ऊँचाई	अनुपात	2.5
पी = अवधि दिनों की सं. में	दिन	365
एस = सर्ज कारक	अनुपात	1.3
डी = औसत विराम समय*	दिन	7
इस प्रकार, सर्वोत्तम यार्ड क्षमता	टीईयू	1,64,250
= 0.7 * (जी * एच * पी) / (एस * डी)		

\* भूमि स्लॉट प्रति हैक्टेयर 360 लिए गए हैं जोकि व्यावहारिक रूप से सम्भव है।

\* पूर्णतः भरे कंटेनरों के लिए 4 दिन और खाली कंटेनरों के लिए 10 दिन की औसत

इसलिए, कंटेनर कार्गो के लिए कुल सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 1,64,250 टीईयू है। इसके अलावा, प्रहसित टनभार के अनुसार, कंटेनर कार्गो के लिए सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 2.46 एमटीपीए है।

(ग). अन्य कार्गो:

अन्य कार्गो के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता प्रस्ताव दिनांक 11 सितम्बर 2018 में यथा अनुमानित अर्थात् 0.64 एमटीपीए के समान है।

(घ). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:

2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार, सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता सर्वोत्तम घाट क्षमता अथवा सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का निम्नतर मूल्य है। पूर्व खंडों में ली गई गणनाओं के अनुसार, सर्वोत्तम क्षमता निम्नवत् निर्धारित की गई है:

पैरमीटर	कंटेनर कार्गो	अन्य कार्गो	कुल
---------	---------------	-------------	-----

घाट क्षमता	2,39,148 टीईयू	3.59 एमटीपीए	0.64 एमटीपीए	
यार्ड क्षमता	1,64,250 टीईयू	2.46 एमटीपीए	एनए	
सर्वोत्तम क्षमता	1,64,250 टीईयू	2.46 एमटीपीए	0.64 एमटीपीए	3.10 एमटीपीए

(ii). पूंजी लागत:

(क). कंटेनर कार्गो के लिए:

कंटेनर कार्गो प्रहस्तन सुविधाओं के लिए अनुमानित पूंजी लागत प्रस्ताव दिनांक 11 सितम्बर 2018 में यथा अनुमानित अर्थात् रु. 103.54 करोड़ है।

(ख). अन्य साफ कार्गो के लिए:

अन्य कार्गो के लिए प्रहस्तन सुविधाओं का विकास करने के लिए अनुमानित लागत प्रस्ताव दिनांक 11 सितम्बर 2018 में यथा अनुमान अर्थात् रु. 21.32 करोड़ के समान है।

(ग). कंटेनर कार्गो और अन्य कार्गो के लिए प्रहस्तन सुविधाओं का विकास करने के लिए कुल अनुमानित लागत नीचे तालिका में दर्शाई गई है:-

(रु. करोड़ों में)

कार्गो का प्रकार	कुल अनुमानित पूंजी लागत
कंटेनर कार्गो	103.54
अन्य कार्गो	21.32
जोड़	124.86

(iv). परिचालन लागत:

(क). कंटेनर कार्गो के लिए:

कंटेनर कार्गो के लिए परिचालन लागत की गणना :

(रु. करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	राशि	इकाई
(i).	बिजली लागत		
(क).	बिजली उपभोग	8.00	केडल्यूएच / टीईयू
(ख).	लागत प्रति इकाई (केडल्यूएच)	10.00	रु./इकाई
(ग).	रोशनी के लिए बिजली	2.14	रु. करोड़ों में
(घ).	रीफर प्लगों के लिए बिजली	1.71	रु. करोड़ों में
(ङ).	कुल बिजली लागत	3.85	रु. करोड़ों में
(ii).	ईंधन लागतें		
(क).	लागत प्रति इकाई (लिटर)	75.00	रु./लिटर
(ख).	ईंधन लागत = ईंधन उपभोग मानदंड X ईंधन दर X सर्वोत्तम क्षमता	4.93	रु. करोड़ों में
(ग).	एमएचसी के लिए अतिरिक्त ईंधन (4000 घंटे @ 70 लिटर प्रति घंटा/क्रेन)	3.15	रु. करोड़ों में
(घ).	कुल ईंधन लागत	8.08	रु. करोड़ों में
(iii).	ट्रकों के लिए किराया लागत		
(क).	ट्रकों के लिए किराया लागत	3.83	रु. करोड़ों में
(iv).	मरम्मत और अनुरक्षण लागतें		
(क).	सिविल परिसंपत्तियां (सिविल कार्य पर 1 प्रतिशत)	0.08	रु. करोड़ों में
(ख).	पुर्जों सहित अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर (उपस्कर लागत पर 2 प्रतिशत)	1.59	रु. करोड़ों में
(v).	बीमा लागतें		
(क).	बीमा लागतें (सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 1 प्रतिशत)	0.88	रु. करोड़ों में
(vi).	मूल्यद्वास		
(क).	सिविल कार्य @ 3.17%	0.27	रु. करोड़ों में
(ख).	अभियांत्रिक कार्य @ 9.50%	7.37	रु. करोड़ों में
(ग).	भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क (भूमि तथा अन्य पत्तन परिसंपत्तियों के लिए किराये)	0.28	रु. करोड़ों में

<b>(vii).</b>	लाइसेंस शुल्क प्रति माह		
(क).	भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क	51.58	रु. प्रति वर्ग मी./माह
(ख).	अन्य व्यय	5.72	रु. करोड़ों में
<b>(viii).</b>	ईंधन लागत = ईंधन उपभोग मानदंड X ईंधन दर X सर्वोत्तम क्षमता		
(क).	वेतनों तथा उपरिव्ययों के लिए अन्य व्यय (सकल अचल परिसंपत्तियों पर 15 प्रतिशत)	13.15	रु. करोड़ों में
<b>(ix).</b>	सर्वोत्तम क्षमता पर कुल परिचालन लागतें	45.09	रु. करोड़ों में

(ख). अन्य साफ कार्गो प्रहस्तन के लिए परिचालन लागत की गणना :

(रु. करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	राशि	इकाई
<b>(i).</b>	बिजली लागत		
(क).	रोशनी के लिए बिजली उपभोग	24,00,000	केडल्यूएच / है०/वर्ष
(ख).	लागत प्रति इकाई (केडल्यूएच)	10.00	रु./केडल्यूएच
(ग).	कुल बिजली प्रभार	0.07	रु. करोड़ों में
<b>(ii).</b>	ईंधन लागतें		
(क).	ईंधन की लागत	75.00	रु./लिटर
(ख).	ईंधन उपभोग	70.00	लिटर/घंटा/क्रेन
(ग).	घंटों की संख्या	4000.00	घंटे
(घ).	कुल ईंधन लागत	1.05	रु. करोड़ों में
<b>(iii).</b>	ट्रक पटटा लागत		
(क).	पटटा लागत	0.30	रु. करोड़ों में
<b>(iv).</b>	मरम्मत और अनुक्षण लागतें		
(क).	सिविल परिसंपत्तियाँ (सिविल कार्य पर 1 प्रतिशत)	0.00	रु. करोड़ों में
(ख).	पुर्जी सहित अभियांत्रिक तथा बिजली उपस्कर (उपस्कर लागत पर 2 प्रतिशत)	0.39	रु. करोड़ों में
<b>(v).</b>	बीमा लागतें		
(क).	बीमा लागतें (सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 1 प्रतिशत)	0.19	रु. करोड़ों में
<b>(vi).</b>	मूल्यांकन		
(क).	सिविल कार्य @ 3.17%	0.00	रु. करोड़ों में
(ख).	अभियांत्रिक कार्य @ 9.50%	1.81	रु. करोड़ों में
(ग).	आईटी/यंत्रीकरण	0.06	रु. करोड़ों में
<b>(vii).</b>	भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क		
(क).	भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क	0.00	रु. करोड़ों में
<b>(viii).</b>	अन्य व्यय		
(क).	वेतनों तथा उपरिव्ययों के लिए अन्य व्यय (सकल अचल परिसंपत्तियों पर 5 प्रतिशत)	0.97	रु. करोड़ों में
<b>(ix).</b>	सर्वोत्तम क्षमता पर कुल परिचालन लागतें	4.84	रु. करोड़ों में

(ग). कंटेनर कार्गो तथा अन्य साफ कार्गो के लिए प्रहस्तन सुविधाओं का विकास करने के लिए कुल अनुमानित परिचालन लागत नीचे तालिका में दर्शाई गई है:

(रु. करोड़ों में)

कार्गो का प्रकार	कुल अनुमानित परिचालन लागत
कंटेनर कार्गो	45.09
अन्य साफ कार्गो	4.84
कुल	49.93

(व). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ परिसंपत्तियों के सकल प्रछंड पर 16 प्रतिशत की दर से अनुमानित किया गया है।

(vi). तदनुसार, एनएमपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व अपेक्षा निम्नवत् है:

(क). वार्षिक राजस्व अपेक्षा:

(रु. करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	राशि
<b>1.</b>	कंटेनर कार्गो के लिए	
(i).	आरओसीई @ 16% (₹. 103.54* 16%)	16.57
(ii).	परिचालन लागत	45.09
(iii).	कुल राजस्व अपेक्षा	61.66
<b>2.</b>	अन्य साफ कार्गो के लिए	
(i).	आरओसीई @ 16% (₹. 21.32* 16%)	3.41
(ii).	परिचालन लागत	4.84
(iii).	कुल राजस्व अपेक्षा	8.25

(ख). राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन

(रु. करोड़ों में)

विवरण	कंटेनर कार्गो के लिए		अन्य साफ कार्गो के लिए	
कुल राजस्व अपेक्षा	61.66		8.52	
निम्न के लिए राजस्व प्रभाजन				
कार्गो प्रहस्तन प्रभार	55.49	90%	8.25	100%
भूमि किराया प्रभार	4.32	7%	0.00	0%
विविध प्रभार	1.85	3%	0.00	0%

(vii). अनुमानित राजस्व अपेक्षा को पूरा करने के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क निम्नवत् है:

(क). कंटेनर संबंधित प्रभारः

(i). प्रहस्तन प्रभारः

(क). सामान्य तथा रीफर कंटेनर (20' लम्बाई तक):

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		गिरेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	2,976.70	2,381.36	1,786.02	1,428.81
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट तक अथवा विलोमतः	1,488.35	1,488.35	1,488.35	1,488.35
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः	446.50	446.50	446.50	446.50

(ख). एनरेमपीटी ने सामान्य तथा प्रशीतन कंटेनरों (20' से 40' लम्बाई), सामान्य तथा प्रशीतन कंटेनरों (40' लम्बाई से अधिक), जोखिमपूर्ण कंटेनरों, पोतांतरण कंटेनरों तथा अति आयामी कार्गो कंटेनर के लिए अलग-अलग प्रश्नावली का भी प्रस्ताव किया है।

(ii). भूमि किराया प्रभारः

	6-8 दिन	183.84	367.67	551.51	183.84	367.67	551.51
	9-15 दिन	367.67	735.36	1,103.03	367.67	735.36	1,103.03
	उसके बाद	735.36	1,470.70	2,206.06	735.36	1,470.70	2,206.06
3.	आयात/निर्यात - खाली						
	प्रथम 4 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	5-8 दिन	183.84	367.67	551.51	183.84	367.67	551.51
	9-15 दिन	367.67	735.36	1,103.03	367.67	735.36	1,103.03
	उसके बाद	735.36	1,470.70	2,206.06	735.36	1,470.70	2,206.06
4.	पोतांतरण - लदे हुए						
	प्रथम 15 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	16-30 दिन	183.84	367.67	551.51	183.84	367.67	551.51
	उसके बाद	367.67	735.36	1,103.03	367.67	735.36	1,103.03
5.	पोतांतरण - लदे हुए						
	प्रथम 15 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	16-30 दिन	183.84	367.67	551.51	183.84	367.67	551.51
	उसके बाद	367.67	735.36	1,103.03	367.67	735.36	1,103.03

(iii). विविध प्रभारः

(क). प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शनः

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	बिजली उपभोग तथा प्रशीतन कंटेनरों के अनुवीक्षण के लिए अतिरिक्त प्रभार प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग	305.83	305.83	305.83	305.83

(ख). अन्य प्रदत्त सेवाएः

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	सीमाशुल्क निरीक्षण अथवा किन्हीं अन्य प्रयोजनों तथा सुपुद्धरी के लिए कंटेनरों की अनुरक्ति लदाइ हेतु टर्मिनल के भीतर एक यार्ड से दूसरे यार्ड तक कंटेनरों का स्थानांतरण।	1,483.30	1,483.30	1,483.30	1,483.30
2.	सीमाशुल्क जाँच अथवा पूर्व व्यवस्था द्वारा किसी अन्य प्रयोजन के लिए विनिहित यार्ड में कंटेनरों की स्टेकिंग के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार	444.99	444.99	444.99	444.99

(ग). हैच कवर को खोलना तथा इसे बदलना:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति हैच कवर (रु. में)			
		विदेशी पोत		तटीय पोत	
		लदे हुए	लदे हुए	लदे हुए	लदे हुए
1.	जब इसे घाट पर रखा जाता है		5,933.17		3,559.90
2.	इसे घाट पर रखे बिना		2,874.83		1,724.90

(घ). एक हैच से दूसरे हैच अथवा उसी हैच के भीतर:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति हैच कवर (रु. में)			
		विदेशी पोत		तटीय पोत	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	हैच से हैच स्थानांतरण (केवल 1 फेरा शामिल करते हुए)	1,483.30	1,483.30	889.98	889.98
2.	उपर्युक्त (क) से इतर	5,933.17	5,933.17	3,560.10	3,560.10

(छ). अन्य साफ कार्गो संबंधित प्रभार:  
कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

क्र.सं.	घटक	दर प्रति टन (रु. में)	
		विदेशी	तटीय
1	उर्वरक, चूनापथर, जिस्सम, डोलोमाइट के लिए प्रहस्तन प्रभार	146.80	88.08

(viii). कार्यनिष्ठादान मानक:

अनुमानित कार्यनिष्ठादान मानक वर्द्धी हैं जिनका प्रस्ताव दिनांक 11 सितम्बर 2018 में अनुमान लगाया गया है सिवाय मैन लाइन पोतों के लिए प्रस्तावित सकल वर्थ दिवस आउटपुट में एक मामूली शोधन “20 फेरे प्रति घंटा” की बजाय “20 फेरे प्रति घंटा प्रति क्रेन”।

ख. चरण — II के लिए:

(i). सर्वोत्तम क्षमता का अनुमान:

(क). कंटेनर कार्गो:

(i). सर्वोत्तम घाट क्षमता का अनुमान:

कुल 350 मीटर वर्थ लम्बाई में से, मानदंडों के अनुसार, तीन एमएचसी परिकलित की गई हैं। भंडारण यार्ड में अवरोध और यार्ड क्षमता के सीमित होने के कारण, एनएमपीटी ने चरण 1 (2020) में केवल 2 एमएचसी का प्रस्ताव किया है। वर्थ की क्षमता अन्य पड़ोसी पत्तनों की तुलना में एमपीटी में प्रहसित किए जाने वाले न्यूनतम दर प्रति टीईयू और उत्पादकता की सर्वोत्तमता के लिए, परियोजना की पूंजी लागत को कम करने के लिए न्यूनतम आवश्यकताओं के साथ रखने का प्रस्ताव किया गया है। इसी तरह का प्रस्ताव टीईएमपी द्वारा एनएमपीटी में कंटेनर टर्मिनल हेतु प्रशुल्क के निर्धारण के लिए स्थीकार किया गया है (भागला सं. टीईएमपी / 56 / 2016—एनएमपीटी दिनांक 01-03-2017)। कंटेनर प्रहस्तन के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता निम्नवत् मूल्यांकित की गई है।

क = एक वर्ष में कार्य के लिए तैनात की गई गैन्ट्री क्रेनों की संख्या (हारबार मोबाइल क्रेनें)	3 सं.
ख = एक वर्ष में गैन्ट्री क्रेनों के कार्य घंटों की संख्या	8,760 घंटे (24 घंटे x 365 दिन)
ग = औसत फेरों की संख्या प्रति गैन्ट्री क्रेन	20 सं.
घ = टीईयू अनुपात	1.3
ड = 70%	70%
कंटेनर कार्गो की हिस्सेदारी	75%
इस प्रकार, सर्वोत्तम घाट क्षमता = (क * ख * ग * घ * ड)*75%	2,39,148 टीईयू

उपर्युक्त आधार पर, कंटेनर कार्गो के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता 3,58,722 टीईयू परिकलित की गई है। इसके अलावा, प्रहसित टनभार के अनुसार, कंटेनर कार्गो के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता 5.38 एमटीपीए है।

(ii). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का अनुमान:

चरण 2 के लिए उपलब्ध कुल बैकअप क्षेत्र 14 हैक्टेयर है।

कुल क्षेत्र	है०	14
जी = कुल भूमि स्लॉट	टीईयू प्रति है०	360
एच = औसत स्टेक ऊँचाई	अनुपात	2.5
पी = अवधि दिनों की सं. में	दिन	365
एस = सर्ज कारक	अनुपात	1.3
डी = औसत विशेष समय*	दिन	7
इस प्रकार, सर्वोत्तम यार्ड क्षमता	टीईयू	
= $0.7 * (\text{जी} * \text{एच} * \text{पी}) / (\text{एस} * \text{डी})$		3,53,769

\* भूमि स्लॉट प्रति है०क्टेयर 360 लिये गए हैं जोकि व्यावहारिक रूप से संभव हैं।

\* पूर्णतः भरे कंटेनरों के लिए 4 दिन और खाली कंटेनरों के लिए 10 दिन की औसत।

इसलिए, कंटेनर कार्गो के लिए कुल सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 3,53,769 टीईयू है। इसके अलावा, प्रहस्तित टनभार के अनुसार, कंटेनर कार्गो के लिए सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 5.31 एमटीपीए है।

(ग). अन्य कार्गो:

अन्य साफ कार्गो के लिए सर्वोत्तम क्षमता की गणना:  
डीपीआर के अनुसार पार्सल आकार 45000 टन है।

कार्गो की हिस्सेदारी	= 25%
पी1 = पोत की प्रहस्तन दर प्रतिदिन	= 10000 टीपीडी
एस1 = कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी	= 100%
सर्वोत्तम घाट क्षमता	= $0.7 * (\text{एस1}/100) * \text{पी 1} * 365 * 25\%$
	= 0.64 एमटीपीए

जैसाकि ऊपर दर्शाया गया है, अन्य कार्गो के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता 0.64 एमटीपीए का अनुमान लगाया गया है।

(घ). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:

2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार, सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता सर्वोत्तम घाट क्षमता अथवा सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का निम्नतर मूल्य है। पूर्व खंडों में ली गई गणनाओं के अनुसार, सर्वोत्तम क्षमता निम्नवत् निर्धारित की गई है:

पैरामीटर	कंटेनर कार्गो	अन्य कार्गो	कुल
घाट क्षमता	3,58,722 टीईयू	5.38 एमटीपीए	0.64 एमटीपीए
यार्ड क्षमता	3,53,769 टीईयू	5.31 एमटीपीए	एनए
सर्वोत्तम क्षमता	3,53,769 टीईयू	5.31 एमटीपीए	0.64 एमटीपीए
			5.95 एमटीपीए

(ii). पूर्जी लागत:

(क). कंटेनर कार्गो के लिए:

कंटेनर कार्गो प्रहस्तन सुविधाओं हेतु अनुमानित पूर्जी लागत नीचे दी गई हैं:—

(रु. करोड़ों में)

विवरण	इकाईयों की सं.	राशि
सिविल निर्माण लागत		
सिविल कार्य		69.75
सुविधाएँ		15.31
उपजोड़		85.06
कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर		
हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी)	3	99.60
रीच स्टेकर	9	34.30
खाली कंटेनर प्रहस्तक	2	5.89

उपजोड़		139.80
आईटी प्रणाली / अवसंरचना लागत (सिविल निर्माण तथा कटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत का 2 प्रतिशत)		4.50
पीएमसी तथा आकस्मिकता सहित अन्य लागत (सिविल निर्माण तथा कटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत का 10 प्रतिशत)		22.94
परिचालनात्मक तथा वित्तपोषण प्रभार		2.86
निर्माण के दौरान ब्याज		4.23
सकल जोड़		<b>259.38</b>

(ख). अन्य साफ कार्गो के लिए:

अन्य कार्गो के लिए प्रहस्तन सुविधाओं का विकास करने हेतु अनुमानित लागत निम्नलिखित तालिका में दर्शाई गई है:

(रु. करोड़ों में)

विवरण	राशि
सिविल निर्माण लागत	0.00
कटेनर प्रहस्तन उपस्कर	
हारबर मोबाइल क्रेन (2 सं.)	18.00
मोबाइल होपर (2 सं.)	1.00
आईटी प्रणाली / यंत्रीकरण लागत	0.38
उपजोड़	<b>19.00</b>
विविध लागत	1.94
(सिविल तथा उपस्कर लागत का 10 प्रतिशत)	
सकल जोड़	<b>21.32</b>

(ग). कटेनर कार्गो तथा अन्य कार्गो के लिए प्रहस्तन सुविधाओं का विकास करने के लिए कुल अनुमानित लागत निम्नलिखित तालिका में दर्शाई गई है:-

(रु. करोड़ों में)

कार्गो का प्रकार	कुल अनुमानित पूँजी लागत
कटेनर कार्गो	259.38
अन्य कार्गो	21.32
कुल	<b>280.70</b>

(iv). परिचालन लागत:

(क). कटेनर कार्गो के लिए:

कटेनर कार्गो के लिए परिचालन लागत की गणना:

(रु. करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	राशि	इकाई
(i).	बिजली लागत		
(क).	बिजली उपभोग	8.00	केडल्यूएच / टीईयू
(ख).	लागत प्रति इकाई (केडल्यूएच)	10.00	रु./इकाई
(ग).	रोशनी के लिए बिजली	3.94	रु. करोड़ों में
(घ).	प्रशीतन प्लगों के लिए बिजली	1.71	रु. करोड़ों में
(ङ).	कुल बिजली लागत	<b>5.65</b>	रु. करोड़ों में
(ii).	ईंधन लागतें		
(क).	लागत प्रति इकाई (लिटर)	75.00	रु./लिटर
(ख).	ईंधन लागत = ईंधन उपभोग मानदंड X ईंधन दर X सर्वोत्तम क्षमता	10.61	रु. करोड़ों में
(ग).	एमएचसी के लिए अतिरिक्त ईंधन (4000 घंटे @ 70 लिटर प्रति घंटा/फ्रेन)	4.73	रु. करोड़ों में
(घ).	कुल ईंधन लागत	<b>15.34</b>	रु. करोड़ों में
(iii).	ट्रकों के लिए किराया लागत		
(क).	ट्रकों के लिए किराया लागत	<b>6.21</b>	रु. करोड़ों में
(iv).	मरम्मत और अनुरक्षण लागतें		

(क).	सिविल परिसंपत्तियाँ (सिविल कार्य पर 1 प्रतिशत)	<b>0.85</b>	रु. करोड़ों में
(ख).	पुर्जे सहित अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर (उपस्कर लागत पर 2 प्रतिशत)	<b>2.89</b>	रु. करोड़ों में
(v).	बीमा लागतें		
(क).	बीमा लागतें (सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 1 प्रतिशत)	<b>2.29</b>	रु. करोड़ों में
(vi).	मूल्यदाता		
(क).	सिविल कार्य @ 3.17%	<b>2.70</b>	रु. करोड़ों में
(ख).	अभियांत्रिक कार्य @ 9.50%	<b>13.28</b>	रु. करोड़ों में
(ग).	आईटी/यंत्रीकरण @ 16.21%	<b>0.73</b>	रु. करोड़ों में
(vii).	भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क (भूमि तथा अन्य पत्तन परिसंपत्तियों के लिए किराये)		
(क).	पेट्र यार्ड के लिए लाइसेंस शुल्क प्रति माह	<b>51.58</b>	रु. प्रति वर्ग मी./माह
(ख).	खुले यार्ड के लिए लाइसेंस शुल्क प्रति माह	<b>27.86</b>	रु. प्रति वर्ग मी./माह
(ग).	भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क	<b>8.23</b>	रु. करोड़ों में
(viii).	अन्य व्यय		
(क).	वेतनों तथा उपरिव्ययों के लिए अन्य व्यय (सकल अचल परिसंपत्तियों पर 15 प्रतिशत)	<b>34.40</b>	रु. करोड़ों में
(ix).	सर्वोत्तम क्षमता पर कुल परिचालन लागतें	<b>92.57</b>	रु. करोड़ों में

(ख). अन्य साफ कार्ग प्रहस्तन के लिए परिचालन लागत की गणना:

क्र.सं.	विवरण	राशि	इकाई
(i).	बिजली लागतें		
(क).	रोशनी के लिए बिजली उपभोग	<b>24,00,000</b>	केडल्यूएच/टन
(ख).	लागत प्रति इकाई (केडल्यूएच)	<b>10.00</b>	रु./इकाई
(ग).	कुल बिजली प्रभार	<b>0.07</b>	रु. करोड़ों में
(ii).	ईंधन लागतें		
(क).	ईंधन की लागत	<b>75.00</b>	रु./लिटर
(ख).	ईंधन उपभोग	<b>70.00</b>	लिटर/घंटा/फ्रेन
(ग).	घंटों की संख्या	<b>4000.00</b>	घंटे
(घ).	कुल ईंधन लागत	<b>1.58</b>	रु. करोड़ों में
(iii).	ट्रक पट्टा लागत		
(क).	पट्टा लागत	<b>0.60</b>	रु. करोड़ों में
(iv).	मरम्मत और अनुरक्षण लागतें		
(क).	सिविल परिसंपत्तियाँ (सिविल कार्य पर 1 प्रतिशत)	<b>0.00</b>	रु. करोड़ों में
(ख).	पुर्जे सहित अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर (उपस्कर लागत पर 2 प्रतिशत)	<b>0.39</b>	रु. करोड़ों में
(v).	बीमा लागतें		
(क).	बीमा लागतें (सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 1 प्रतिशत)	<b>0.19</b>	रु. करोड़ों में
(vi).	मूल्यदाता		
(क).	सिविल कार्य @ 3.17%	<b>0.00</b>	रु. करोड़ों में
(ख).	अभियांत्रिक कार्य @ 9.50%	<b>1.81</b>	रु. करोड़ों में
(क).	आईटी/यंत्रीकरण	<b>0.06</b>	रु. करोड़ों में
(vii).	भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क		
(क).	भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क	<b>0.00</b>	रु. करोड़ों में
(viii).	अन्य व्यय		
(क).	वेतनों तथा उपरिव्ययों के लिए अन्य व्यय (सकल अचल परिसंपत्तियों पर 5 प्रतिशत)	<b>0.97</b>	रु. करोड़ों में
(ix).	सर्वोत्तम क्षमता पर कुल परिचालन लागतें	<b>5.67</b>	रु. करोड़ों में

(ग). कंटेनर कार्गो तथा अन्य साफ कार्गो के लिए प्रहस्तन सुविधाओं का विकास करने के लिए कुल अनुमानित परिचालन लागत नीचे तालिका में दर्शाई गई है:

		(रु. करोड़ों में)
कार्गो का प्रकार		कुल अनुमानित परिचालन लागत
कंटेनर कार्गो		92.57
अन्य साफ कार्गो		5.67
कुल		98.23

(v). नियोजित पूँजी पर ग्रातिलाभ परिसंपत्तियों के सकल प्रछंड पर 16 प्रतिशत की दर से अनुमानित किया गया है।

(vi). तदनुसार, एनएमपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व अपेक्षा निम्नलिखित है:

(क). वार्षिक राजस्व अपेक्षा:

(रु. करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	राशि
1.	कंटेनर कार्गो के लिए	
(i).	आरओसीई @ 16% (रु. 259.38* 16%)	41.50
(ii).	परिचालन लागत	98.23
(iii).	कुल राजस्व अपेक्षा	134.07
2.	अन्य साफ कार्गो के लिए	
(i).	आरओसीई @ 16% (रु. 21.32* 16%)	3.41
(ii).	परिचालन लागत	5.67
(iii).	कुल राजस्व अपेक्षा	9.08

(ख). राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन

(रु. करोड़ों में)

विवरण	कंटेनर कार्गो के लिए	अन्य साफ कार्गो के लिए
कुल राजस्व अपेक्षा	134.07	9.08
निम्न के लिए राजस्व प्रभाजन		
कार्गो प्रहस्तन प्रभार	120.66	90%
भूमि किराया प्रभार	9.38	7%
विविध प्रभार	4.02	3%

(vii). अनुमानित राजस्व अपेक्षा को पूरा करने के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क निम्नलिखित है:

(क). कंटेनर संबंधित प्रभार:

(i). प्रहस्तन प्रभार:

(क). सामान्य तथा प्रशीतन कंटेनर (20' लम्बाई तक):

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	3,005.04	2,404.03	1,803.03	1,442.42
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट तक अथवा विलोमतः	1,502.52	1,502.52	1,502.52	1,502.52
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः	450.76	450.76	450.76	450.76

(ख). एनएमपीटी ने सामान्य तथा प्रशीतन कंटेनरों (20' से 40' लम्बाई), सामान्य तथा प्रशीतन कंटेनरों (40' लम्बाई से अधिक), जोखिमरूप कंटेनरों, पोतांतरण कंटेनरों तथा अति आयामीय कार्गो कंटेनर के लिए अलग-अलग प्रशुल्क का भी प्रस्ताव किया है।

(ii). भूमि किराया प्रभारः

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु. में)					
		विदेशी			तटीय		
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक 40' लम्बाई तक	40' लम्बाई से अधिक	20' लम्बाई तक	20' से अधिक 40' लम्बाई तक	40' लम्बाई से अधिक
1.	आयात – लदे हुए						
	प्रथम 4 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
5-8 दिन	185.59	371.17	556.76	185.59	371.17	556.76	
9-15 दिन	371.17	742.36	1,113.53	371.17	742.36	1,113.53	
उसके बाद	742.36	1,484.71	2,227.07	742.36	1,484.71	2,227.07	
2.	निर्यात – लदे हुए						
	प्रथम 5 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
6-8 दिन	185.59	371.17	556.76	185.59	371.17	556.76	
9-15 दिन	371.17	742.36	1,113.53	371.17	742.36	1,113.53	
उसके बाद	742.36	1,484.71	2,227.07	742.36	1,484.71	2,227.07	
3.	आयात/निर्यात – खाली						
	प्रथम 4 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
5-8 दिन	185.59	371.17	556.76	185.59	371.17	556.76	
9-15 दिन	371.17	742.36	1,113.53	371.17	742.36	1,113.53	
उसके बाद	742.36	1,484.71	2,227.07	742.36	1,484.71	2,227.07	
4.	पोतांतरण – लदे हुए						
	प्रथम 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
16-30 दिन	185.59	371.17	556.76	185.59	371.17	556.76	
उसके बाद	371.17	742.36	1,113.53	371.17	742.36	1,113.53	
5.	पोतांतरण – खाली						
	प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
8-15 दिन	185.59	371.17	556.76	185.59	371.17	556.76	
उसके बाद	371.17	742.36	1,113.53	371.17	742.36	1,113.53	

(iii). विविध प्रभारः

(क). प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शनः

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	बिजली उपभोग तथा प्रशीतन कंटेनरों के अनुवीक्षण के लिए अतिरिक्त प्रभार प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग	308.75	308.75	308.75	308.75

(ख). अन्य प्रदत्त सेवाएः

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	सीमाशुल्क निरीक्षण अथवा किन्हीं अन्य प्रयोजनों तथा सुरुदीपी के लिए कंटेनरों की अनुवर्ती लदाई हेतु टर्मिनल के भीतर एक यार्ड से दूसरे यार्ड तक कंटेनरों का स्थानांतरण।	1,497.42	1,497.42	1,497.42	1,497.42
2.	सीमाशुल्क जाँच अथवा पूर्व व्यवस्था द्वारा किसी अन्य प्रयोजन के लिए विनिहित यार्ड में कंटेनरों की स्टेकिंग के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार	449.23	449.23	449.23	449.23

(ग). हैच कवर को खोलना तथा इसे बदलना:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति हैच कवर (रु. में)	
		विदेशी पोत	तटीय पोत
		लदे हुए	लदे हुए
1.	जब इसे घाट पर रखा जाता है	5,989.67	3,593.80
2.	इसे घाट पर रखे बिना	2,902.20	1,741.33

(घ). एक हैच से दूसरे हैच अथवा उसी हैच के भीतर:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति हैच कवर (रु. में)			
		विदेशी पोत		तटीय पोत	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	हैच से हैच स्थानांतरण (केवल 1 फेरा शामिल करते हुए)	1,497.42	1,497.42	898.45	898.45
2.	उर्ध्वरुक्त (क) से इतर	5,989.67	5,989.67	3,594.00	3,594.00

(छ). अन्य साफ कार्गो संबंधित प्रभार:

कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

क्र.सं.	घटक	दर प्रति टन (रु. में)	
		विदेशी	तटीय
1	उर्वरक, चूनापत्थर, जिप्सम, डोलोमाइट के लिए प्रहस्तन प्रभार	161.47	96.88

(viii). कार्यनिष्ठादान मानक:

अनुमानित कार्यनिष्ठादान मानक वहीं हैं जिनका प्रस्ताव दिनांक 11 सितम्बर 2018 में अनुमान लगाया गया है सिवाय मेन लाइन पोतों के लिए प्रस्तावित सकल वर्थ दिवस आउटपुट में एक मामूली शोधन “20 फेरे प्रति घंटा” की बजाय “20 फेरे प्रति घंटा प्रति क्रेन”।

9.3. एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव के साथ उक्त परियोजना के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट, बोर्ड संकल्प, भावी बोलीदाताओं की सूची, प्रस्तावित दरमान तथा कार्यनिष्ठादान मानक प्रस्तुत किए हैं।

10. एनएमपीटी ने भी अपने ईमेल दिनांक 20 दिसम्बर 2018 द्वारा पुष्टि की है कि संशोधित प्रस्ताव दिनांक 23 नवम्बर 2018 एनएमपीटी की वेबसाइट पर भी अपलोड किया गया है।

11.1. तथापि, चरण-1 और चरण-2 के लिए संशोधित गणना प्रस्तुत करते समय, एनएमपीटी पत्र दिनांक 23 नवम्बर 2018 का अवलोकन करने पर, यह देखा गया था कि एनएमपीटी द्वारा प्रेषित गणना और कुछ बिन्दुओं पर सूचना में अभी भी कुछ अन्तर हैं जिसके बारे में पतलन को बताया गया था।

11.2. इसके प्रस्ताव दिनांक 23 नवम्बर 2018 की समीक्षा पर, एनएमपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 29 दिसम्बर 2018 द्वारा निम्नलिखित निवेदन किए थे:

(i). कंटेनरों तथा अन्य साफ कार्गो के प्रहस्तन के लिए वर्थ सं. 14 के यंत्रीकरण के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रस्ताव की साथ्यता रिपोर्ट 2 चरणों में परियोजना परिकल्पित करती है। एनएमपीटी के प्रस्ताव में शुरू में उक्त परियोजना के चरण-1 के लिए संदर्भ प्रशुल्क के अनुमोदन की मांग की गई थी। तथापि, चूंकि साध्यता रिपोर्ट के अनुसार, चरण-2 में उपस्कर पर अतिरिक्त निवेश परिकल्पित किए गए हैं, भावी बोलीदाताओं ने कारोबार योजना तैयार करने के लिए बोलीदाताओं को समर्थ बनाने के लिए बोली प्रक्रिया से पहले दोनों चरणों के लिए प्रशुल्क की मांग की थी। तदनुसार, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 23 नवम्बर 2018 द्वारा दो चरणों हेतु संदर्भ प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया था।

(ii). एनएमपीटी के मूल प्रस्ताव पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण का जवाब देने के लिए अपना जवाब भेजने हेतु टीएमपी द्वारा अपने पत्र दिनांक 13 नवम्बर 2018 की गई टिप्पणियों के आधार पर, मूल प्रस्ताव की समीक्षा की गई थी और अद्यतन किया गया था। दो चरणों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क अद्यतन करने के बाद निम्नवत् परिकलित होता है:-

विवरण	कंटेनर		कार्गो	
	चरण I	चरण II	चरण I	चरण II
टीएमपी को प्रस्तुत किया गया प्रस्ताव	2,976.70	3,005.04	146.80	161.47
प्रस्तावित दर (समीक्षा और अद्यतन के बाद)	3,107.54	3,034.17	83.04	84.37

एनएमपीटी ने दो चरणों के लिए पृथक् प्रशुल्क रखने हेतु विभिन्न अन्य विकल्पों पर भी विचार किया है। चूंकि कई विकल्पों में से एक 'कंटेनर कार्गो' : 'अन्य कार्गो' हिस्सेदारी पैटर्न चरण 2 के लिए 90:10 लिया गया था जबकि चरण-1 के लिए 75:25 लिया गया था। इस विकल्प के अधीन प्रशुल्क निम्नवत् हैं—

विवरण	कंटेनर		कार्गो	
	चरण I	चरण II	चरण I	चरण II
प्रस्तावित दर (समीक्षा और अद्यतन के बाद)	3,107.54	3,145.30	83.04	60.21

अन्य सुविचारित विकल्प चरण-2 के लिए परिचालन लागत 3 प्रतिशत तक बढ़ाने के लिए था। इस विकल्प के अंतर्गत प्रशुल्क निम्नवत् था:-

विवरण	कंटेनर		कार्गो	
	चरण I	चरण II	चरण I	चरण II
प्रस्तावित दर (समीक्षा और अद्यतन के बाद)	3,107.54	3,242.82	83.04	89.42

उपर्युक्त सभी विकल्पों पर विचार करने के बाद, यह स्पष्ट था कि चरण-2 प्रशुल्क चरण-1 प्रशुल्क की अपेक्षा कम होगा (चरण-1 प्रशुल्क पर सूचकांकन कारक लागू करने के बाद)। यह इस परियोजना के लिए बोलीदाताओं को आकर्षित करने के लिए नकारात्मक कारक होगा।

- (iii). इसके मद्देनजर, यह प्रस्तावित किया जाता है कि दो चरणों में प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के अधीन 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुपालन करते हुए एनएमपीटी में डीबीएफओटी आधार पर कंटेनरों तथा अन्य साफ कार्गो के प्रहस्तन के लिए बर्थ सं. 14 के यंत्रीकरण हेतु संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए एनएमपीटी वर्तमान प्रस्ताव वापिस ले। एनएमपीटी जांच करेगा और नया प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा।

**12.1.** एनएमपीटी अपने पत्र दिनांक 29 दिसम्बर 2018 द्वारा महापत्तनों में पत्तन परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु संशोधित दिशानिर्देश, 2013 के अधीन, एनएमपीटी में पीपीपी मोड पर बर्थ सं. 8 में समान परियोजना के लिए इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/56/2016—एनएमपीटी दिनांक 04 जनवरी 2017 द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क अंगीकृत करते हुए एनएमपीटी में डीबीएफओटी आधार पर कंटेनरों तथा अन्य साफ कार्गो के प्रहस्तन हेतु बर्थ सं. 14 में यंत्रीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु समान परियोजना के लिए दूसरा संशोधित प्रस्ताव लेकर आया है। प्रस्ताव में एनएमपीटी द्वारा किए गए मुख्य नियंत्रणों को नीचे सारबद्ध किया गया है:

- (i). यह परियोजना रु. 280.71 करोड़ (रुपये दो हजार आठ करोड़ और इकहत्तर लाख) के बजाए की अनुमानित पूंजी लागत पर कंटेनरों तथा अन्य साफ कार्गो के प्रहस्तन के लिए एनएमपीटी में पीपीपी मोड पर बर्थ सं. 14 का यंत्रीकरण परिकल्पित करती है। बर्थ सं. 14 के यंत्रीकरण से कंटेनरों तथा अन्य साफ कार्गो के कुशल प्रहस्तन में सहायता मिलेगी। इस परियोजना में 2 चरणों में लिया जाएगा। टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता चरण-1 में 3.10 एमटीपीए होगी और चरण-2 में इसे अपग्रेड कर 5.95 एमटीपीए किया जाएगा। परियोजना के लिए रियायत अवधि 30 वर्ष है। परियोजना के लिए चरण-1 रियायत अवधि किए जाने की तारीख से 12 महीनों के भीतर पूरी की जाएगी और चरण-2 को 1.80 लाख टीईयू अर्जित करने के 18 महीनों के भीतर अथवा चरण-1 के वाणिज्यिक परिचालन के शुरू होने के 7 वर्षों के भीतर, जो भी पहले हो, शुरू किया जाएगा। दूसरा चरण कार्य के शुरू होने के एक वर्ष के भीतर पूरा हो जाएगा।
- (ii). (क). इस परियोजना के लिए चरण-1 में प्रस्तावित उपस्कर्तों में 100 टन क्षमता की दो हारबर मोबाइल क्रेनें (एचएमसी), 6 रीच स्टेकर, 1 खाली कंटेनर प्रहस्तक और 2 मोबाइल होपर शामिल हैं। इसके अलावा, चरण-2 में 100 टन क्षमता की 1 एचएमसी, 3 रीच स्टेकर, 1 खाली कंटेनर प्रहस्तक संस्थापित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।
- (ख). चरण-1 में रियायतप्राप्तकर्ता को कुल 9.24 हौ० क्षेत्र (6.5 हौ० स्टेकिंग क्षेत्र, 1.225 हौ० बर्थ क्षेत्र और 1.513 हौ० क्षेत्र बर्थ के पीछे) उपलब्ध करवाया जाएगा और एनएमपीटी में इस सुविधा के विकास के लिए चरण-2 में अतिरिक्त 7.5 हौ० स्टेकिंग क्षेत्र उपलब्ध करवाया जाएगा।
- (iii). प्रस्तावित परियोजना के मुख्य आकर्षण निम्नलिखित हैं:-

विवरण	व्योरे
परियोजना का नाम	एनएमपीटी में डीबीएफओटी आधार पर कंटेनरों तथा अन्य साफ कार्गो के प्रहस्तन के लिए बर्थ सं. 14 का यंत्रीकरण।
परियोजना का स्थान	एनएमपीटी
टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता	3.10 एमटीपीए (चरण-I) / 5.95 एमटीपीए (चरण-II)
भूमि क्षेत्र	9.24 हौ० (चरण-I) / 7.5 हौ० (चरण-II)
घाट लम्बाई	350 मी

बर्डिंग सुविधा आर्कषण:		
डिजाइन पोत आकार बर्थॉ के लिए	90,000 डीडल्यूटी / 4000 टीईयू	
बर्थॉ में डुबाप	14.0 मी.	
पहुँच मार्ग की कुल लम्बाई	7.5 कि.मी.	
नौचालन संबंधी मार्ग में निकर्षण गहराई	(-) 15.4 मी. सी.डी के नीचे	
पूंजी लागत अनुमान	चरण-I (₹. करोड़ों में)	चरण-II (₹. करोड़ों में)
सिविल लागत	7.36	62.39
अभियांत्रिक	97.60	76.51
विविध परिसंपत्तियां	2.10	2.78
इंजीनियरिंग तथा परियोजना प्रबंधन	5.35	7.08
आकस्मिकता	5.35	7.08
पूर्वप्रचालनात्मक और वित्तपोषण प्रभार	2.87	--
निर्माण के दौरान ब्याज	4.23	--
सकल जोड़	<b>124.86</b>	<b>155.85</b>
कुल पूंजी लागत	₹. 280.71 करोड़	

- (iv). एनएमपीटी मौजूदा परियोजना के लिए जून, 2018 में पात्रता के लिए अनुरोध (आरएफक्यू) पहले ही जारी कर चुका है। परियोजना के लिए आरएमपी इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित और प्रस्ताव में निवेदन किए गए संदर्भ प्रशुल्क के आधार पर तैयार किया जाएगा।
- (v). मौजूदा परियोजना मूलतः कंटेनर टर्मिनल है जिसमें 75 प्रतिशत कंटेनर हिस्सेदारी के साथ 25 प्रतिशत अन्य साफ कार्गो प्रहस्तित किया जाएगा। टीएमपी ने राजपत्र सं. 84 दिनांक 01 मार्च 2017 द्वारा एनएमपीटी में पीपीपी मोड पर वर्ध सं. 8 में अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए तथा कंटेनर टर्मिनल के विकास जैसी समान परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क अधिसूचित किया था। अतः, एनएमपीटी इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित वार्षिक सूचकांकन कारकों के अनुसरण में वर्ष 2017–18 के लिए 1.20 प्रतिशत और वर्ष 2018–19 के लिए 2.07 प्रतिशत सूचकांकन कारक पर विचार करते हुए वर्तमान परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क का अनुसरण करने का प्रस्तावित करता है।
- (vi). कार्यनिष्पादन मानक:
- (क). कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए कार्यनिष्पादन मानक राजपत्र सं. 84 दिनांक 01 मार्च 2017 द्वारा एनएमपीटी में पीपीपी मोड पर वर्ध सं. 8 में अधिसूचित 25 फेरे प्रति घंटा प्रति क्रेन के विपरीत 20 फेरे प्रति घंटा प्रति क्रेन का प्रस्ताव किया गया है। प्रहस्तन उपस्कर में परिवर्तन करने के लिए उपर्युक्त विपथन प्रस्तावित किया गया है। वर्तमान प्रस्ताव में, कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए आरएमव्यूसी की बजाय एमएचसी का प्रस्ताव किया गया है। चूंकि एमएचसी की कुशलता उस आरएमव्यूसी की अपेक्षा कम है, इसलिए एमएचसी का उपयोग करते हुए समान प्रहस्तन दर अंजित करना एक व्यावहारिक अवरोध है।
- (ख). अन्य साफ कार्गो के संबंध में, पत्तन ने पहले अधिसूचित 7560 टन/दिन के विपरीत 12,500 टन/दिन की दर से कार्यनिष्पादन मानक का प्रस्ताव किया है क्योंकि प्रहस्तन उपस्कर को जलयान के गियर से बदलकर एमएचसी किया गया है। एमएचसी उच्चतर प्रहस्तन दर अंजित कर सकता है।
- (ग). लदे हुए तथा खाली कंटेनरों के लिए अंतरण भंडारण विराम समय क्रमशः 4 दिन और 10 दिन प्रस्तावित किया गया है। डीपीआर में इसकी अनुशंसा पूर्वानुमानित यातायात, प्रहस्तन उपस्कर तथा उपलब्ध भूमि स्लॉटों के आधार पर अनुशंसा की गई थी।
- (vii). मौजूदा परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पत्तन द्वारा आदेश सं. टीएमपी/56/2016-एनएमपीटी दिनांक 04 जनवरी 2017 द्वारा पत्तन द्वारा अंगीकृत उच्चतम अपक्रंत प्रशुल्क प्रतिनिधि है।

12.2. एनएमपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा सं. टीएमपी/56/2016-एनएमपीटी दिनांक 04 जनवरी 2017 द्वारा अनुमोदित दरमान अंगीकृत करते हुए तथा वर्ष 2017–18 के लिए 1.20 प्रतिशत और वर्ष 2018–19 के लिए 2.07 प्रतिशत का सूचकांकन कारक लागू करते हुए प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची संलग्न की है।

प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में भंडार प्रभार शामिल नहीं है। एक टिप्पणी इस आशय से शामिल की गई है कि भंडारण को अन्य साफ कार्गो के लिए डीपीआर रूप में निर्धारित नहीं किया गया है।

- 12.3. एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक निम्नलिखित हैं:
- (क). सकल वर्ध आउटपुट:

(i). कंटेनर कार्गोः

कार्गो श्रेणी	सूचक मानदंड
कंटेनर	
(मेनलाइन पोत)	(20 फेरे प्रति घंटा)
(फीडर पोत)	(14 फेरे प्रति घंटा)

(ii). अन्य साफ कार्गोः

कार्गो श्रेणी	सूचक मानदंड
मिश्रित शुक्त बल्क कार्गो – जलयान गियर का प्रयोग करते हुए अन्य साफ कार्गो (उर्वरक, चूनापथर, जिप्सम, डोलोमाइट)	12,500 टन/दिन

(ख). अंतरण भंडारण विराम समयः

अंतरण भंडारण विराम समय	
- पूर्ण कंटेनर (टर्मिनल में)	4 दिन
- खाली कंटेनर (टर्मिनल में)	10 दिन

**12.4.** तत्पश्चात्, अपने पूर्व पत्र दिनांक 29 दिसम्बर 2018 के अनुवर्तन में, एनएमपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 01 जनवरी 2019 द्वारा पुष्टि की थी कि विषय प्रस्ताव एनएमपी के सक्षम प्राधिकारी का अनुमोदन प्राप्त करने के बाद अग्रेषित किया गया है।

**13.** इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासांगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाये जाएंगे।

**14.** संग्रहीत समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है—

(i). न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) का प्रस्ताव एनएमपीटी में डिजाइन, निर्माण, वित, परिचालन तथा हस्तांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर कंटेनरों तथा अन्य साफ कार्गो के प्रहस्तन के लिए बर्थ सं. 14 के यंत्रीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए है। पत्तन ने इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी /56/2016-एनएमपीटी दिनांक 04 जनवरी 2017 द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क अंगीकृत करते हुए 30 वर्षों की अवधि के लिए एनएमपीटी में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) पर बर्थ सं. 8 में अन्य कार्गो के प्रहस्तन और कंटेनर टर्मिनल के विकास के लिए 2013 के संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन प्रस्ताव दाखिल किया है।

एसोसिएशन ऑफ न्यू मैंगलूर पोर्ट स्टीवलोर्स (एनएमपीएस), मैंगलूर स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (एमएसए), मैंगलूर कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (एमपीएचए), न्यू मैंगलूर पोर्ट सी एंड एफ एजेंट्स एसोसिएशन (एनएमपीसीएफए) और न्यू मैंगलूर पोर्ट यूजर्स वेल्फेयर एसोसिएशन (एनएमपीयूडब्ल्यूए) ने पीपीपी मोड पर बर्थ सं. 14 से इतर बर्थ के यंत्रीकरण पर आपत्ति उठाई थी और बर्थ सं. 14 से इतर बर्थ के यंत्रीकरण का सुझाव दिया था। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन इस प्राधिकरण को दिया गया अधिकार पत्तन न्यास द्वारा अथवा अधिनियम की धारा 42 के अधीन प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए दरमान और दरमान को लागू करने को शासित करने वाली शर्त निर्धारित करना है। पत्तन न्यास द्वारा प्राधिकृत करना और किसी परिचालक द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए प्राधिकृत की जाने वाली पत्तन सुविधा पत्तन न्यास के डोमेन में आती है। यह प्राधिकरण पीपीपी मोड पर बर्थ सं. 14 के यंत्रीकरण के लिए उपर्युक्त एसोसिएशन की आपत्तियों पर विचार नहीं कर सकता।

उक्त आदेश में अनुमोदित दरों की वैधता आधार वर्ष 01 जनवरी 2016 के साथ डब्ल्यूपीआई के 60 प्रतिशत की दर से निर्धारित दर के सूचकांकन के अधीन 30 वर्षों के लिए है।

जैसाकि पूर्व अनुद्घेदों में बताया गया है, पीपीपी मोड पर बर्थ सं. 8 में कंटेनर टर्मिनल के विकास और अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए जनवरी 2017 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क पर आधारित बोलियाँ आमत्रित की थीं। तथापि, कम प्रतिसाद के कारण, एनएमपीटी ने निपटान का निवर्णन किया था। इसलिए, एनएमपीटी ने एनएमपीटी में कंटेनरों तथा अन्य साफ कार्गो के प्रहस्तन के लिए बर्थ सं. 14 के यंत्रीकरण के लिए नया प्रस्ताव लाने और बोलियाँ पुनः आमत्रित करने का निर्णय किया था। एनएमपीटी में डीबीएफओटी आधार पर “कंटेनरों तथा अन्य साफ कार्गो के प्रहस्तन के प्रहस्तन के लिए बर्थ सं. 14 का यंत्रीकरण” परियोजना के लिए पात्रता हेतु अनुरोध (आरएफक्यू) जून, 2018 में पहले ही जारी कर चुका है। चूंकि परियोजना के लिए प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आरएफक्यू) दस्तावेजों में परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क होना चाहिए, इसलिए एनएमपीटी ने लागू गार्विक सूचकांकन कारक लागू करते हुए इसी परियोजना के लिए एनएमपीटी में आदेश दिनांक 4 जनवरी 2017 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क अंगीकृत करते हुए संदर्भ प्रशुल्क के अनुमोदन की मांग करने वाला मौजूदा प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

(ii). जैसाकि नोट के तथ्यात्मक हिस्से में दिखाया गया है, कंटेनर तथा साफ कार्गो के प्रहस्तन के लिए बर्थ सं. 8 के अभियंत्रीकरण के लिए पूर्व परियोजना में परिकल्पित उपस्कर प्रोफाइल कंटेनर प्रहस्तन के लिए आरएमक्यूसी तथा रबड टायर वाली गैर्ट्री क्रेन (आरटीजीसी) और अन्य साफ कार्गो के प्रहस्तन के लिए शिप गियर्स था। मौजूदा प्रस्ताव में, एनएमपीटी चरण-1 में 100 टन क्षमता की 2 हारबर मोबाइल क्रेनों (एमएचसी), 6 रीच स्टेकरों, 1 खाली कंटेनर प्रहस्तन और 2 मोबाइल होपर की वैनारी से कंटेनर तथा साफ कार्गो के प्रहस्तन के लिए बर्थ सं. 14 का अभियंत्रीकरण प्रहस्तित करता है और इसके अलावा 100 टन क्षमता की 1 एचएमसी, 3 रीच स्टेकर, 1 खाली कंटेनर प्रहस्तक चरण-2 में संस्थापित

किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन ने पुष्टि की है कि मौजूदा परियोजना की कुल पूँजी लागत रु. 280.71 करोड़ इस प्राधिकरण द्वारा आदेश दिनांक 04 जनवरी 2017 द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क पर पहुँचने के लिए रु. 278.96 करोड़ की तुलनीय पूँजी लागत पर विचार किया गया है। एनएमपीटी द्वारा दाखिल मौजूदा प्रस्ताव पत्तन के सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित किया गया है।

अतः एनएमपीटी ने लागू सूचकांकन कारक लागू करने के बाद इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/56/2016—एनएमपीटी दिनांक 04 जनवरी 2017 द्वारा निर्धारित अधिकतम प्रशुल्क अंगीकृत करते हुए एनएमपीटी में लीबीएफपीटी अधार पर कंटेनरों तथा अन्य साफ कार्गों के प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क के अनुमोदन की मांग करने वाला प्रस्ताव दाखिल किया था।

- (iii). इसके साथ ही 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.2 विनिर्दिष्ट करता है कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया जाने वाला संदर्भ प्रशुल्क 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन संबद्ध महापत्तन न्यास में उस घटक/सेवा के लिए निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क होगा।

बर्थ सं. 14 में मौजूदा परियोजना की बर्थ लम्बाई 350 मीटर है जोकि बर्थ सं. 8 की वर्थ लम्बाई के समान पाई गई है जिसके लिए संदर्भ प्रशुल्क जनवरी 2017 में अनुमोदित किया गया था। कार्गो प्रोफाइल अर्थात् प्रस्तावित अर्थात् कंटेनर प्रहस्तन और अन्य साफ कार्गो अर्थात् डोलोमाइट, उर्वरक, जिस्म और चूनापथर भी पूर्व परियोजना तथा मौजूदा परियोजना में एकसमान हैं।

- (iv). यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पत्तन ने मौजूदा परियोजना के लिए चरण-1 निवेश के आधार पर संदर्भ प्रशुल्क की मांग करते हुए पथक प्रस्ताव दाखिल किया था। इस प्रस्ताव पर परामर्श किया गया था और संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। पत्तन से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगा गया था। तत्पश्चात्, पत्तन ने भावी बोलीदाताओं द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर अपना प्रस्ताव संशोधित किया था और निवेशों के उपर्युक्त स्तर के लिए निम्नलिखित तरीके से चरण वार दरें प्रस्तुत की थीं:

विवरण	चरण I		चरण II	
	कंटेनर	कार्गो	कंटेनर	कार्गो
टीएएमपी को प्रस्तुत किया गया प्रस्ताव (रु. में)	3,107.54	83.04	3,034.17	84.37
निवेश (रु. करोड़ों में)		124.86		155.85

चूंकि मुख्य मद के लिए प्रशुल्क, चरण-1 प्रशुल्क से कम परिणित अतिरिक्त निवेश के साथ चरण-2 के लिए जलयान से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमतः आवागमन की गतिविधि के लिए (जोकि चरण-2 में सर्वोत्तम क्षमता में वृद्धि के कारण है), पत्तन ने यह उद्धरित करते हुए अपना प्रस्ताव वापिस लिया था कि उपर्युक्त प्रशुल्क इस परियोजना के लिए नकारात्मक कारक होगा। इस प्रकार, हालांकि पत्तन ने दो चरणों में बोलीदाताओं द्वारा किया जाने वाला निवेश परिकल्पित करता है जिसका अतिम प्रशुल्क पर कोई महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं होगा। वास्तव में, एनएमपीटी द्वारा परिणित चरण-2 के लिए प्रशुल्क चरण-1 प्रशुल्क से कम है। संक्षेप में, एनएमपीटी का प्रस्ताव संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के खंड 2.2 में निर्धारित विकल्पों में फिट बैठता है।

- (v). पत्तन ने अपने पत्र दिनांक 11 सितम्बर 2018 द्वारा उल्लेख किया था कि बर्थ सं. 8 में कंटेनर की तैनाती और अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्राधिकरण द्वारा आदेश दिनांक 4 जनवरी 2017 द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क के आधार पर बोलियाँ आमंत्रित की थीं। तथापि, केवल एक बोली प्राप्त हुई थी और इसलिए उक्त परियोजना के लिए बोली निष्पादित की गई थी। अतः पत्तन ने अब उपस्कर प्रोफाइल में कुछ संशोधन के साथ नया प्रस्ताव दाखिल किया है।

- (vi). उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर और यह स्थीकार करते हुए कि स्टेकहोल्डरों से परामर्श करने के बाद इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/56/2016—एनएमपीटी दिनांक 4 जनवरी 2017 द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क 2013 के संर्वान्ध प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन यथा स्थीकार्य 2008 के अपक्रंत प्रशुल्क दिशानिर्देशों के मानदंडों तथा सिद्धांतों पर आधारित है, यह प्राधिकरण उक्त आदेश में अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क के अंगीकरण के लिए एनएमपीटी के प्रस्ताव के साथ जाता है। पत्तन ने पुष्टि की है कि बर्थ सं. 8 में कंटेनर टर्मिनल के विकास और अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए आदेश दिनांक 04 जनवरी 2017 द्वारा अनुमोदित उच्चतम संदर्भ प्रशुल्क मौजूदा परियोजना के लिए पर्याप्त प्रतिनिधि है।

- (vii). इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/56/2016—एनएमपीटी दिनांक 04 जनवरी 2017 द्वारा अनुमोदित बर्थ सं. 8 पर कंटेनर टर्मिनल के विकास और अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में, टिप्पणी सं. 5(i) निर्धारित करती है कि प्रशुल्क सीमाएं मुद्रासंकीय से सूचकांकित की जाएंगी परन्तु 1 जनवरी 2016 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। चूंकि उक्त आदेश में सूचकांकन के लिए डब्ल्यूपीआई का आधार वर्ष 1 जनवरी 2016 है, इसलिए एनएमपीटी ने तत्संबंधी वर्षों के लिए प्रशुल्क नीति, 2015 के अवीन महापत्तनों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा घोषित वर्ष 2017–18 के लिए 1.20 प्रतिशत और 2018–19 के लिए 2.07 प्रतिशत की दर से सूचकांकन कारक लागू करने के बाद सूचकांकित दर का प्रस्ताव किया है।

वर्ष 2017–18 के लिए 1.20 प्रतिशत और वर्ष 2018–19 के लिए 2.07 प्रतिशत की दर से सूचकांकन कारक लागू करते हुए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित सूचकांकित दर, आधार वर्ष 2016 के साथ इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों में प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के खंड 2.2 के अनुसार पाया गया है। इसलिए, जनवरी 2017 आदेश में अनुमोदित अंगीकृत दर सूचकांकित करते हुए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्गो—वार सूचकांकित दर अनुमोदित की गई है।

पत्तन ने लागू सूचकांकन लागू करने के बाद जनवरी 2017 आदेश में अनुमोदित दरमान में संदर्भ प्रशुल्क अंगीकृत करते हुए कंटेनर प्रहस्तन की सभी प्रशुल्क मदों के लिए सूचकांकित दर का प्रस्ताव किया है। अन्य कार्गों के संबंध में, पत्तन ने कार्गो प्रहस्तन प्रभार के लिए सूचकांकित दर का प्रस्ताव किया था। तथापि, भंडारण प्रभार के संबंध में, एनएमपीटी ने इस आधार पर सूचकांकित भंडारण प्रभार प्रस्तावित नहीं किए थे कि डीपीआर में अन्य साफ कार्गों के लिए भंडारण क्षेत्र परिकल्पित नहीं किया गया है। पत्तन ने इस संबंध में टिप्पणी प्रस्तावित की है। चूंकि साफ कार्गों के भंडारण के लिए भंडारण सुविधा परिकल्पित नहीं की गई है, एनएमपीटी का प्रस्ताव अन्य साफ कार्गों के लिए भंडारण प्रस्तावित करने के लिए नहीं है को स्वीकार किया गया है। एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी मामूली संशोधन के साथ पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित एसओआर में शामिल की गई है।

- (viii). (क). अन्य साफ कार्गों के लिए, आदेश दिनांक 4 जनवरी 2017 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान में निर्धारित कार्गो प्रहस्तन प्रभार की अनुमोदी के नीचे टिप्पणी समेकित कार्गो प्रहस्तन प्रभार के अपीन शामिल सेवाओं की सूची से भंडारण सेवाओं को अलग करने के लिए पत्तन द्वारा संशोधित की गई है। प्रस्तावित संशोधित टिप्पणी अनुमोदित की गई है क्योंकि मौजूदा परियोजना में बीओटी परिचालक के कार्यक्षेत्र में पत्तन द्वारा अन्य कार्गों के लिए भंडारण परिकल्पित नहीं किया गया है।
- (ख). एनएमपीटी ने अंगीकृत दरमान दिनांक 04 जनवरी 2017 में निर्धारित टिप्पणी सं. (v) और (vi) को हटाने का प्रस्ताव किया है। उक्त दो टिप्पणियां अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधित प्रभारों को समकक्ष भारतीय रूपये में परिवर्तित करने और विनियम दर की समीक्षा से संबंधित हैं। चूंकि प्रस्तावित दरमान में डॉलर मूल्यवर्गित दरें निर्धारित नहीं की गई हैं, इसलिए प्रस्तावित हटाया जाना सही है और इसलिए स्वीकार किया गया है।
- (ग). एनएमपीटी ने पूर्व तट पर भारतीय पत्तन और परिचम तट पर दूसरे भारतीय पत्तन के बीच अथवा विलोमतः श्रीलंका अथवा बंगलादेश के क्षेत्रीय जलक्षेत्रों के माध्यम से परिवहन किए गए तटीय सामानों पर पोत संबंधित प्रभारों तथा कार्गो संबंधित प्रभारों में रियायत संबंधी आदेश सं. टीएएमपी/53/2015-बीओसीपीटी दिनांक 25 सितंबर 2018 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दो टिप्पणियां शामिल करने के लिए प्रस्तावित किया है। चूंकि प्रस्तावित टिप्पणियां सभी महापत्तन न्यासों तथा बीओटी परिचालकों के दरमान में समावेशन के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित सामान्य आदेश के अनुसार हैं, इसलिए पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित निर्धारित किया गया है।
- (घ). प्रस्तावित दरमान की टिप्पणी सं. vii(क) और (ख) विलंबित भुगतानों/वापिस राशियों पर 15 प्रतिशत वार्षिक व्याज प्रस्तावित करती है। जनवरी 2017 आदेश में अनुमोदित अंगीकृत दरमान में निर्धारित प्रासंगिक टिप्पणी भारतीय स्टेट बैंक प्रधार उदारदर से 2 प्रतिशत अधिक पर विलंबित भुगतान/वापिस राशि के लिए दंडात्मक व्याज विनिर्दिष्ट करती है। अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क/संदर्भ प्रशुल्क मामलों में भी दंडात्मक व्याज भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उदार दर से 2 प्रतिशत अधिक पर निर्धारित की गई है। ऐसी स्थिति में, प्रस्तावित टिप्पणियां अन्य अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क मामलों में सामान्य निधारण के अनुसार संशोधित की गई हैं।
- (इ). जनवरी 2017 आदेश में अनुमोदित अंगीकृत दरमान में निर्धारित हैच के भीतर अथवा हैच से हैच कंटेनरों के आवागमन के लिए विविध प्रभारों हेतु लेवी की इकाई “दर प्रति हैच कवर” है। एनएमपीटी ने इसे संशोधित कर ‘दर प्रति टीईयू (रु.)’ करने का प्रस्ताव किया गया है। संशोधित लेवी की इकाई आदेश सं. टीएएमपी/65/2014-जेएनपीटी दिनांक 16 मार्च 2015 और आदेश सं. टीएएमपी/71/2017-बीएमसीटीपीएल दिनांक 27 दिसंबर 2017 आदि द्वारा अन्य कंटेनर टर्मिनलों में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क में निर्धारण के अनुसार है। इसलिए, हैच के भीतर अथवा हैच से हैच कंटेनरों के आवागमन के लिए लेवी की इकाई में पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधन “दर प्रति हैच कवर” की बजाय “दर प्रति टीईयू (रु.)” अनुमोदित किया गया है।
- (ix). भावी अवधि के लिए संदर्भ प्रशुल्क के सूचकांकन को शासित करने वाली एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी 1 जनवरी 2019 के संदर्भ में है। चूंकि संदर्भ प्रशुल्क वर्ष 2019 में विधिवत् अधिसूचित किया जाना है, भावी अवधि के लिए सूचकांकन 1 जनवरी 2019 के संदर्भ में होगा। अतः एनएमपीटी द्वारा अब यथा प्रस्तावित सामान्य टिप्पणी बिना किसी संशोधन के अधिसूचित की गई है।
- (x). एनएमपीटी द्वारा समावेशन के लिए प्रस्तावित आदेश दिनांक 04 जनवरी 2017 के दरमानों में यथा अनुमोदित दरों को लागू करने को शासित करने वाली सभी अन्य शर्तें पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित निर्धारित की गई हैं।
- (xi). 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.2 इस प्राधिकरण से कार्यनिष्पादन मानकों के साथ संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित किए जाने की अपेक्षा करता है। कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए कार्यनिष्पादन मानक आरएमक्यूसी द्वारा प्रहस्तित पर आधारित अंगीकृत संदर्भ प्रशुल्क आदेश में अधिसूचित, 25 फेरे प्रति घंटा प्रति क्रेन के विपरीत 20 फेरे प्रति घंटा प्रति क्रेन की दर से निर्धारित करने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन ने मौजूदा प्रस्ताव में औचित्य दिया था कि परिकल्पित प्रहस्तन उपस्कर जनवरी 2017 आदेश में आरएमक्यूसी द्वारा प्रहस्तन के विपरीत 100 टन एमएचसी है। पत्तन ने बताया है कि एमएचसी की कुशलता आरएमक्यूसी से कम है। इसलिए, 100 टन एमएचसी का प्रयोग करते हुए 25 फेरे/घंटा/क्रेन की वही प्रहस्तन दर अंजित करना एक व्यावहारिक अवरोध है। इस संबंध में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 100 टन एचएचसी के लिए, कंटेनरों हेतु इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित प्रहस्तन मानदंड अन्य मामलों में 20 फेरे/घंटा/क्रेन है जहाँ पत्तन द्वारा एमएचसी परिकल्पित किया गया है। उपर्युक्त स्थिति और पत्तन द्वारा दिए गए औचित्य के मद्देनजर, पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक अनुमोदित और निर्धारित किया गया है।

फीडर पोत के लिए, जनवरी 2017 आदेश में अनुमोदित कार्यनिष्पादन मानक 17 फेरे/घंटा है। मौजूदा प्रस्ताव में, पत्तन ने फीडर के लिए 14 फेरे/घंटा/क्रेन का कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित किया है। पहले स्पष्ट किए गए कारणों से, फीडर पोत के लिए प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित 14 फेरे/घंटा प्रति क्रेन निर्धारित किया गया है।

जनवरी 2017 आदेश में निर्धारित अन्य कार्गों के लिए कार्यनिष्पादन मानक 7560 टन/दिन है जोकि जलयान गियरों द्वारा प्रहस्तन के लिए है। मौजूदा प्रस्ताव में, पत्तन ने 100 टन एचएमसी के माध्यम से अन्य साफ कार्गो का प्रहस्तन परिकलित किया है। इसलिए, पत्तन ने पहले अधिसूचित 7560 टन/दिन के स्थान पर 12500 टन/दिन की दर से अन्य साफ कार्गो के लिए कार्यनिष्पादन मानक का प्रस्ताव किया है। अन्य मामलों में 100 एमएचसी के लिए इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित प्रहस्तन दर शुक्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए 12500 टन/दिन प्रति एमएचसी है। इसलिए, प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक अनुमोदित किया गया है। चूंकि प्रहस्तन दर प्रति एचएमसी है, इसे सही अर्थात् 12,500 टन/दिन/एचएमसी किया गया है।

जनवरी 2017 में निर्धारित अंतरण भंडारण विराम समय के लिए कार्यनिष्पादन मानक आयात कंटेनर के लिए 4 दिन और नियात कंटेनर के लिए 5 दिन है। मौजूदा प्रस्ताव में, पत्तन ने लदे हुए के लिए 4 दिन और खाली कंटेनर के लिए 10 की दर से कार्यनिष्पादन मानक यह कहते हुए प्रस्तावित किए हैं कि इसे पूर्वानुमानित यातायात, प्रहस्तन उपस्कर और उपलब्ध भूमि स्लॉट आधार पर डीपीआर में अनुशासित किया गया है। चूंकि कार्यनिष्पादन मानक प्रस्ताव डीपीआर के अनुसार बताया गया है, इसलिए यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा स्पष्ट की गई स्थिति पर विश्वास करते हुए पत्तन के प्रस्ताव के साथ जाता है।

(xii). यदि सुविचारित अभिलेखों अथवा किसी अन्य औचित्यप्रक कारणों के आमुख पर कोई त्रुटि दिखाई देती है तो एनएमपीटी भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के भीतर पर्याप्त औचित्य/कारण देते हुए परियोजना की बोली लगाने की प्रक्रिया के पूरा होने से पहले निश्चित संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है।

**15.1.** उपर्युक्त के अधीन, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित वर्थ सं. 14 में कंटेनरों तथा अन्य साफ कार्गो के प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और कार्यनिष्पादन मानक क्रमशः अनुबंध-I और अनुबंध-II रूप में संलग्न किया गया है।

**15.2.** परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, एनएमपीटी में वर्थ सं. 14 में कंटेनरों तथा अन्य साफ कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अनुमोदित की गई है और कार्यनिष्पादन मानकों के साथ अधिसूचित किया गया है, जिसे अनुबंध-I और अनुबंध-II रूप में संलग्न किया गया है। इस प्राधिकरण का अनुमोदन इस परियोजना के लिए प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानकों को अनुमोदन प्रदान करते हुए एनएमपीटी के न्यासी बोर्ड के अधीन प्रदान किया गया है।

**15.3.** संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के खंड 2.5 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक बोली दस्तावेज में उल्लिखित किए जाएंगे और उसके बाद पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में उल्लिखित किया जाएगा। तदनुसार, एनएमपीटी को यह सलाह दी जाती है कि संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानकों को बोली दस्तावेज में और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में शामिल किया जाए।

**16.1.** वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा, जोकि अधिकतम होगा। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में यथा उपलब्ध सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित होता जाएगा जोकि सम्पूर्ण रियायत अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि, पीपीपी परिचालक अनुवर्ती वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से कम से कम 90 दिन पहले, प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से अधिक परिचालन के दूसरे वर्ष से आगे से कार्यनिष्पादन मानकों ('कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क') के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्यनिष्पादन संबंधी प्रशुल्क उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क सीमा होगी)। कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से प्रभावी होगा और सम्पूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।

**16.2.** रियायत करार में यथा शामिल पिछले 12 महीनों अथवा परिचालन के प्रथम वर्ष में परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या, जैसी भी स्थिति हो, में कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्ध दशाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त स्वतंत्र इंजीनियर से प्रमाणपत्र के साथ इस प्राधिकरण को प्रस्तुत किया जाएगा।

**16.3.** प्रस्ताव प्राप्त होने पर, यह प्राधिकरण प्रति के 7 दिनों के भीतर 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 5 में यथा उल्लिखित कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्ध पर एनएमपीटी के विचार माँगेगा।

**16.4.** पिछले 12 महीनों में रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्यनिष्पादन मानकों को परिचालक द्वारा अर्जित नहीं किए जाने की स्थिति में, यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करने के लिए प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और परिचालक आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक ही हकदार होगा।

**16.5.** एनएमपीटी के मतों पर विचार करने के बाद, यदि यह प्राधिकरण संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्यनिष्पादन मानक अर्जित किए गए हैं तो यह कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क 15 मार्च तक अधिसूचित करेगा और आगामी वित्तीय वर्ष की 1 अप्रैल से प्रभावी होगा।

**16.6.** कार्यनिष्ठादान संबंधित प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, यह प्राधिकरण कार्यनिष्ठादान मानकों तथा परिचालक द्वारा इसके पालन का ध्यान रखेगा। यह प्राधिकरण परिचालक द्वारा कार्यनिष्ठादान मानकों की उपलब्धि अथवा अन्यथा के आधार पर कार्यनिष्ठादान संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव की स्वीकृति अथवा अस्वीकृति पर विचार करेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्ठादान संबंधित प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों से साथ संलग्न परिशिष्ट में दर्शाये गए उदाहरण का अनुसरण करेगा।

**16.7.** परिचालन के तीसरे वर्ष से, पीपीपी परिचालक से कार्यनिष्ठादान संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्यनिष्ठादान मानकों की उपलब्धि के अधीन इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। पीपीपी परिचालक, तीसरे वर्ष से आगे से कार्यनिष्ठादान संबंधित प्रशुल्क के लिए, स्वतंत्र इंजीनियर से उपलब्धि प्रमाणपत्र के साथ कार्यनिष्ठादान संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव 15 मार्च तक प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण इसे 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा, कार्यनिष्ठादान संबंधित प्रशुल्क आगामी वर्ष से प्रभावी होगा।

**16.8.** यदि किसी उपयोगकारी को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्ठादान मानकों का पीपीपी परिचालक द्वारा अर्जित नहीं किए जाने के संबंध में कोई शिकायत होती है तो वह इस प्राधिकरण को अपना अभ्यावेदन दे सकता है, उसके बाद, यह प्राधिकरण अभ्यावेदन की जांच करेगा और अपने निष्कर्ष एनएमपीटी को देगा। एनएमपीटी तत्पंचांगी रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर जरूरी कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

**16.9.** रियायत करार पर हस्ताक्षर करने के 15 (पंद्रह) दिनों के भीतर, संबद्ध परिचालक रियायत करार इस प्राधिकरण को अप्रेषित करेगा जिसे इसकी वेबसाइट पर डाला जाएगा।

**16.10.** पीपीपी परिचालक कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, जलयानों के औसत वापिसी समय, औसत पूर्व-बर्थिंग प्रतीक्षा समय एवं प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क पर तिमाही रिपोर्ट इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करेगा। तिमाही रिपोर्ट प्रत्येक तिमाही की समाप्ति के एक महीने के भीतर पीपीपी परिचालक द्वारा प्रस्तुत की जाएंगी। कोई अन्य सूचना जो इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित होगी वह भी उन्हें समय-समय पर भेजी जाएगी।

**16.11.** यह प्राधिकरण पीपीपी परिचालक से प्राप्त सभी ऐसी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील कुछ आंकड़े/सूचना प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में किसी पीपीपी परिचालक से अनुरोध प्राप्त होने पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़े/सूचना वाणिज्यिक संवेदनशीलता के संबंध में विस्तृत औचित्य दिया जाएगा और प्रकाशित किए जाने पर उसके राजस्व/परिचालन पर संभावित प्रतिकूल प्रभाव के बारे में बताना होगा। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./555/18]

अनुबंध - I

### न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास में डीबीएफओटी आधार पर कंटेनरों तथा अन्य साफ कार्गो के प्रहस्तन के लिए बर्थ सं. 14 के अभियंत्रीकरण के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची

#### 1. परिभाषाएं

- (i) “बैक टू टाऊन कंटेनर” का अर्थ ऐसे कंटेनर से होगा जो निर्यात के लिए पत्तन में प्रवेश करता है परंतु किसी कारण से निर्यात किए जाने में असमर्थ रहता है और वापस टाऊन में ले जाया जाता है।
- (ii) “तटीय पोत” का अर्थ सक्षम प्राधिकारी/जहाजरानी महानिदेशक द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (iii) “कंटेनर” का अर्थ होगा ऐसा आईएसओ कंटेनर जो कार्गो के परिवहन तथा स्टेकिंग के लिए उपयुक्त हो और एक इकाई के रूप में प्रहसित किए जाने में अवश्य समर्थ हो और कंटेनर स्प्रेडर के साथ क्रेन द्वारा उठाया जाता है।
- (iv) “दिन” का अर्थ होगा किसी दिन के प्रातः 6.00 बजे से शुरू होकर अगले दिन प्रातः 6.00 बजे तक की अवधि।
- (v) “विलंबशुल्क” दरमानों में यथा विनिर्दिष्ट निःशुल्क अवधि के बाद टर्मिनल परिसर में अंतरण क्षेत्र में कंटेनरों के भंडारण के लिए देय प्रभार होंगे।
- (vi) “निर्यात कंटेनर” अर्थात् सडकमार्ग अथवा ट्रेन से पहुँचा कंटेनर जो कंटेनर यार्ड में भंडारित किया जाता है और विनियुक्त पोत में लादा जाता है।
- (vii) “विदेशगामी पोत” अर्थात् तटीय पोत से इतर कोई पोत।

- (viii) “निःशुल्क अवधि” अर्थात् ऐसी अवधि जिस दौरान कंटेनर को विलंबशुल्क प्रभार/भूमि किराया मुक्त भंडारण की अनुमति होती है और इस अवधि में सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-परिचालन दिवस शामिल नहीं होंगे।
- (ix) “पूर्ण कंटेनर भार” (एफसीएल) अर्थात् ऐसा कंटेनर जिसमें पोत में विनिहित एक परेषिती से संबंधित कार्गो शामिल होता है।
- (x) “जोखिमपूर्ण कंटेनर” अर्थात् ऐसा कंटेनर जिसमें आईएमओ (अंतर्राष्ट्रीय मेरीटाइम संगठन) के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल शामिल होता है।
- (xi) “आईसीडी” अर्थात् अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर डिपो।
- (xii) “आयत कंटेनर” अर्थात् एक पोत से उतारा गया कंटेनर जिसे कंटेनर यार्ड में भंडारित किया जाता है और सड़कमार्ग अथवा ट्रेन के माध्यम से परिवहन किया जाता है।
- (xiii) “कंटेनर भार से कम” (एलसीएल) अर्थात् ऐसा कंटेनर जिसमें पोत में विनिहित एक परेषिती से अधिक से संबंधित कार्गो शामिल होता है।
- (xiv) “सामान्य कंटेनर” अर्थात् सामान्य प्रकार के कंटेनर, जो बाद में उल्लिखित विशेष श्रेणियों के अधीन नहीं आते हैं।
- (xv) “अन्य कार्गो” अर्थात् उर्वरक, चूनापत्थर, जिप्सम और डोलोमाइट।
- (xvi) “अति आयामीय कंटेनर” अर्थात् एक कंटेनर जो मानक कंटेनर के सामान्य आकार से परे और स्लिंगों, शेकलों, लिफ्टिंग बीम आदि जैसे विशेष डिवाइसों की जरूरत के साथ अतिआयामीय कार्गो की ढुलाई। उनमें नष्ट हुए कंटेनर (उन बॉक्सों सहित जिनमें कोनों सबंधी समस्या होती है) और अन्य प्रकार के कंटेनर जिनके लिए विशेष डिवाइसों की आवश्यकता होती है, उन्हें भी अति आयामीय कंटेनर रूप में वर्गीकृत किया गया है।
- (xvii) “प्रतिदिन” अर्थात् एक केलेंडर दिवस अथवा उसका भाग जब तक कि अन्यथा उल्लिखित नहीं किया जाता।
- (xviii) “पत्तन” अर्थात् न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास।
- (xix) “पत्तन क्षेत्र” अर्थात् पत्तन का सीमाशुल्क बंध क्षेत्र/पत्तन परिचालन क्षेत्र।
- (xx) “प्रशीतन कंटेनर” अर्थात् अपेक्षित तापमान व्यवस्थित करने के लिए बिजली आपूर्ति हेतु प्रवधान के साथ नाशवान सामानों की ढुलाई के लिए प्रयुक्त प्रशीतित कंटेनर होगा।
- (xxi) “शट आऊट कंटेनर” से अर्थ ऐसे कंटेनर से होगा जो पोत पहचान सूचना सं. (वीआईएएन) कंटेनर अग्रिम सूचना सूची (सीओपीआरएआर) द्वारा यथा निर्दिष्ट पोत विशेष के लिए निर्यात आगत के रूप में टर्मिनल में प्रवेश करता है और किन्हीं कारणों से पत्तन विशेष में पोतांतरित नहीं किया जाता है।
- (xxii) “पोतांतरण कंटेनर” अर्थात् एक कंटेनर होगा जो यार्ड में भंडारित एक पोत से उतारा जाता है और अन्य पोत के माध्यम से परिवहन किया जाता है।
- (xxiii) “वीआईएएन” का अर्थ पोत पहचान सूचना संख्या है।
- (xxiv) “सप्ताह” अर्थात् 7 दिनों की अवधि।

## 2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i) पोत की हैसियत, जैसी सीमाशुल्क अथवा जहाजरानी महानिदेशक द्वारा प्रमाणन किया गया हो, पोत संबंधित प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए ‘तटीय’ अथवा विदेशगामी में वर्गीकृत करने के लिए निर्णायक कारक होगा; और, कार्गो की प्रकृति अथवा इसका मूल इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासारणीक नहीं होगा।
- (ii) पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली
- (क). भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत में परिवर्तित हो सकता है। ऐसे पोत जो भारतीय पत्तन में उसकी प्रथम पत्तन आगमन पर सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित होता है, जब तक यह भारतीय टट पर नहीं पहुंचता है, किसी और सीमाशुल्क परिवर्तन की आवश्यकता नहीं होगी।
- (ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।
- (iii) रियायती तटीय दर तथा विदेशी दर पर पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड
- (क). ऐसे परिवर्तन के मामलों में लदान करने वाले पत्तन द्वारा पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें वसूल की जाएंगी।

- (x). ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरों केवल तब तक प्रभार्य होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गो का उत्तराई प्रचालन पूरा करता है, उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरों उत्तराई पत्तन द्वारा वसूल की जाएंगी।
- (y). महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iv). **रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित प्रभारों (सीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड**
- (क). 'विश्वव्यापी तथा तटीय' परिचालन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेशगामी भारतीय पोत प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के मामले में अर्थात् जलयान से टट स्थानांतरण और निमालिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः तटीय दरें लागू की जाएंगी:
- (i). तटीय चालन में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गतिवित करना।
- (ii). तटीय चालन में \* अपरिवर्तित परन्तु किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गतिवित करना।
- \*केंद्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड का परिपत्र सं. 15/2002-सी. दिनांक 25 फरवरी 2002 बिना किसी सीमाशुल्क परिवर्तन के भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोतों में एक भारतीय पत्तन से भारत में दूसरे पत्तन तक तटीय कार्गो की ढुलाई की अनुमति देता है।
- (x). जहाजरानी महानिदेशक द्वारा जारी किए गए विनिर्दिष्ट अवधि अथवा नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित विदेशी ध्वज वाले पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लादा गया तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गतिवित तटीय कार्गो/कंटेनर तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर पर वसूल किया जाएगा।
- (v). (क). पूर्व टट पर भारतीय पत्तन और पश्चिम टट पर दूसरे भारतीय पत्तन के बीच अथवा विलोमतः परिवहन किया गया तटीय माल, श्रीलंका के क्षेत्रीय जलक्षेत्रों के माध्यम से, भले ही बीच में श्रीलंका में कोई पत्तन नहीं पहुंचता हो किसी पोत द्वारा और केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर तथा सीमाशुल्क बोर्ड की अधिसूचना सं. 38/2018—सीमाशुल्क (एन.टी.) दिनांक 11 मई 2018 के अनुसार पोत का बदलाव किए बिना पोत संबंधित प्रभारों तथा कार्गो संबंधित प्रभारों के लिए पात्र होगा।
- (ख). पूर्व टट पर भारतीय पत्तन और पश्चिम टट पर दूसरे भारतीय पत्तन के बीच अथवा विलोमतः परिवहन किया गया तटीय माल, बंगलादेश के क्षेत्रीय जलक्षेत्रों के माध्यम से किसी पोत द्वारा और केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर तथा सीमाशुल्क बोर्ड की अधिसूचना सं. 38/2018—सीमाशुल्क (एन.टी.) के अनुसार पोत का बदलाव किए बिना पोत संबंधित प्रभारों तथा कार्गो संबंधित प्रभारों के लिए पात्र होगा।
- (vi). (क). सभी तटीय कंटेनरों के लिए कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ख). सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभार, ताप कोयला, कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह गुटिकारां, सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ग). कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मदवार प्रभार वसूल किए जाते हैं, वहां जलयान—टट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासारिक प्रभारों, और भंडारण यार्ड से/को घाट एवं कार्गो तथा कंटेनरों पर घाटशुल्क प्रभार्य होगा।
- (घ). विदेशी पत्तन से कंटेनर/कार्गो जो भारतीय पत्तन 'ख' में अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है वह अपने तटीय नौचालन के लिए प्रासारिक प्रभारों के रूप में अब तक परिमाणित किया जाएगा। अन्य शब्दों में, तटीय नौचालन करने के लिए अनुमति पोतों द्वारा कार्गो/कंटेनरों से/को भारतीय पत्तन रियायत के लिए पात्र होगा।
- (ङ). तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रूपए में मूल्यवर्गित और संग्रहीत किए जाएंगे।
- (vii). **विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याजः**
- (क). दरमानों के अधीन किन्हीं प्रभारों के विलंबित भुगतान पर उपयोक्ता भारतीय स्टेट बैंक (एसबीआई) की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक की दर पर ब्याज की अदायगी करेगा।
- (ख). इसी तरह, विलंबित धनराशि वापसियों पर पत्तन न्यास भारतीय स्टेट बैंक (एसबीआई) की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक की दर पर दंडात्मक ब्याज की अदायगी करेगा।
- (ग). धनराशि वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, से केवल 20 दिन गिना जाएगा।

- (घ) उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब परिचालक द्वारा बिल दिए जाने की तारीख के 10 दिनों बाद से गिना जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएँ/पत्तन न्यास की सम्पत्तियों का उपयोग करने से पहले करना होता है और/अथवा प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में निर्धारित किया गया हो।
- (viii) 20' से कम और तक लंबाई वाले पोत जिन्हें प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए एक टीईयू रूप में गिनती किए जाएंगे।
- (ix) धनराशि वापिसी के दावों पर विचार नहीं किया जाएगा जब तक कि वापिसी—योग्य राशि रु. 100/- अथवा अधिक नहीं हो। इसी तरह, परिचालक कोई अनुपूरक अथवा कम प्रभार बिल नहीं देगा, यदि टर्मिनल को देय राशि रु. 100/- अथवा कम हो।
- (x) सभी प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूपये में पूर्णाकित किए जाएंगे।
- (क) इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं, इसी प्रकार, कटौतियाँ और छूट निम्नतम स्तर हैं। परिचालक, यदि वह चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर कटौतियाँ अथवा छूट स्वीकृत कर सकता है।
- (ख) परिचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमानों में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ता को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है परंतु दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तरों से ज्यादा नहीं होनी चाहिए।
- (ग) परिचालक को ऐसी निम्नतर दरों और अथवा/ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों के युक्तिकरण के बारे में जनता को अधिसूचित करना होगा और ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों में आगे किन्हीं बदलावों के बारे में जनता को अधिसूचित करते रहना होगा बशर्ते नई निर्धारित दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (xi) परिचालक पर आरोप्य उचित स्तर से परे के विलंबों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभारों की अदायगी करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (xii) यदि कोई पोत परिचालक की तट आधारित सुविधाओं के खराब होने अथवा अनुपलब्धता के कारण अथवा परिचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है तो पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत चूर्चा मैंगलूर पत्तन न्यास को देय वर्थ किराये के समकक्ष रियायत परिचालक द्वारा स्वीकार की जाएगी।
- 3. कंटेनर संबंधित प्रभार**
- 3.1. सामान्य नियंत्रण एवं शर्तें**
- (i) प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए 20' से कम और तक एक टीईयू (बीस-फीट समकक्ष इकाई) गिनती किए जाएंगे और 20' से अधिक और 40' तक के कंटेनर एक एफईयू (चालीस-फीट समकक्ष इकाई) गिनती किए जाएंगे।
- (ii) 20' लंबाई से अधिक और 40' तक के कंटेनरों के लिए सभी प्रभार निर्धारित लागू प्रभारों का 150 प्रतिशत होगा और 40' से अधिक लंबाई के कंटेनर दरमानों में प्रति टीईयू आधार पर निर्धारित लागू प्रभारों के 200 प्रतिशत होंगे।
- (iii) विशेष डिवाइसों/स्लिंगों/प्रहस्तन की अपेक्षा करने वाले मानक आकार से इतर कंटेनरों पर लागू दरों का दोगुना वसूल किया जाएगा। ऐसे कंटेनरों में नष्ट कंटेनर तथा विशेष डिवाइसों की अपेक्षा वाले कोई अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल होंगे।
- 3.2. कंटेनरों के प्रहस्तन तथा आवागमन के लिए प्रभार**
- कंटेनरों के प्रहस्तन तथा आवागमन के लिए निम्नलिखित समेकित प्रभार पत्तन के माध्यम से गुजरने वाले कंटेनरों तथा कंटेनरयुक्त कार्गो के मामले में प्रदत्त सेवाओं के लिए शिपिंग लाइनों अथवा पोतों के एजेंटों अथवा कार्गो एजेंटों द्वारा देय होंगे।
- क. सामान्य तथा प्रशीतन कंटेनर:**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	3125.51	2500.42	1875.31	1500.24
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लेट तक अथवा विलोमतः	1562.75	1562.75	1562.75	1562.75
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः	468.82	468.82	468.82	468.82

## ख. जोखिमपूर्ण कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. मे)	
		विदेशी कंटेनर	तटीय कंटेनर
		लदे हुए	लदे हुए
1.	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	3906.89	2344.13
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट तक अथवा विलोमतः	1953.44	1953.44
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः	586.03	586.03

## ग. पोतांतरण कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. मे)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	पोतांतरण कंटेनर	3906.89	3125.51	2344.13	1875.31

## टिप्पणियाँ:

- (i) एक कंटेनर जिसे मूलतः पोतांतरण कंटेनर के रूप में घोषित किया गया हो, तत्पश्चात रेल अथवा सड़क द्वारा ले जाया जाता है, वह पोतांतरण कंटेनर के रूप में अपनी पहचान खो देगा और एक सामान्य आयात कंटेनर माना जाएगा तथा यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे।
- (ii) तटीय नौचालन पर भारतीय पत्तन को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए कंटेनर टर्मिनल में उतारे गए विदेशी पत्तन से कंटेनर अथवा विलोमतः विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभारों के 50 प्रतिशत और तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित के 50 प्रतिशत की दर से प्रभारित किया जाएगा।

## क. अति आयामीय कार्गो कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. मे)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	6251.03	5000.81	3750.61	3000.50
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट तक अथवा विलोमतः	3125.51	3125.51	3125.51	3125.51
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः	937.65	937.65	937.65	937.65

**सामान्य टिप्पणी:** उपर्युक्त समेकित प्रभारों में निम्नलिखित तत्व अर्थात् स्टीवडोरिंग, गैन्ट्री क्रेन का उपयोग, स्थानांतरण क्रेन का उपयोग, कंटेनरों के टेयरवेट पर घाटशुल्क, कंटेनरयुक्त कार्गो तथा परिवहन पर घाटशुल्क शामिल है।

## 3.3. पत्तन परिसर में भंडारित कंटेनर के लिए विराम समय प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु. मे)					
		विदेशी			तटीय		
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक 40' लम्बाई तक	40' लम्बाई से अधिक	20' लम्बाई तक	20' से अधिक 40' लम्बाई तक	40' लम्बाई से अधिक
1.	आयात – लदे हुए						
	प्रथम 4 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	5-8 दिन	193.03	386.05	579.08	193.03	386.05	579.08
	9-15 दिन	386.05	772.12	1158.17	386.05	772.12	1158.17
	उसके बाद	772.12	1544.23	2316.35	772.12	1544.23	2316.35
2.	निर्यात – लदे हुए						
	प्रथम 5 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	6-8 दिन	193.03	386.05	579.08	193.03	386.05	579.08
	9-15 दिन	386.05	772.12	1158.17	386.05	772.12	1158.17
	उसके बाद	772.12	1544.23	2316.35	772.12	1544.23	2316.35
3.	आयात/निर्यात – खाली						
	प्रथम 4 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	5-8 दिन	193.03	386.05	579.08	193.03	386.05	579.08
	9-15 दिन	386.05	772.12	1158.17	386.05	772.12	1158.17

	उसके बाद	772.12	1544.23	2316.35	772.12	1544.23	2316.35
4.	पोतांतरण – लदे हुए						
	प्रथम 15 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	16-30 दिन	193.03	386.05	579.08	193.03	386.05	579.08
	उसके बाद	386.05	772.12	1158.17	386.05	772.12	1158.17
5.	पोतांतरण – खाली						
	प्रथम 7 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	8-15 दिन	193.03	386.05	579.08	193.03	386.05	579.08
	उसके बाद	386.05	772.12	1158.17	386.05	772.12	1158.17

## टिप्पणियाँ:

- (1) (क) आयात कंटेनरों के लिए नि:शुल्क विराम-समय (भंडारण) अवधि कंटेनर की उत्तराई के दिन के बाद वाले दिन से शुरू होगी और निर्यात कंटेनरों के लिए नि:शुल्क अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश करने के समय से शुरू होगा।
- (ख) नि:शुल्क समय की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-परिचालर दिवस शामिल नहीं होंगे।
- (2) स्थानीय रूप से परेषण के मोड़ को बदलने के बाद पोतांतरण कंटेनर अथवा भरण/खाली करने के लिए कंटेनर भाड़ा स्टेशन में उपर्युक्त मद (4) में यथा निर्धारित रियायती विराम समय खो देगा। ऐसे कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार यथा लागू मद सं. 1 अथवा 2 में यथा निर्धारित आयात कंटेनरों के बरार वसूल किए जाएंगे।
- (3) शटआउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उस दिन के अगले दिन से गिनती की जाएगी जब कंटेनर शिपमेंट/डिलीवरी के दिन तक शटआउट हो जाएगा।
- (4) अति उच्च तथा अति आयामी अवधि कंटेनरों पर सामान्य लागू प्रभारों का तीन गुना वसूल किया जाएगा।
- (5) जोखिमपूर्ण कंटेनर पर सामान्य लागू प्रभारों का 1.25 गुना वसूल किया जाएगा।
- (6) नीलामी कंटेनरों के मामले में, नीलामी खत्म होने के बाद, खाली कंटेनरों पर विराम समय प्रभारों की वसूली की जाएगी क्योंकि आगामी दिन से खाली कंटेनर खाली करना पूरा हो जाएगा।
- (7) निर्यात लदे हुए तथा खाली कंटेनरों के नि:शुल्क भंडारण अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश करने के समय से शुरू होगी।
- (8) भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होंगे जिस दौरान परिचालक इस पर आरोप्य कारणों से कंटेनरों की डिलीवरी करने की स्थिति में नहीं हो जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।
- (9) परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख अथवा कंटेनर के उत्तराई के दिन से 75 दिनों तक, जो भी पहले हो, निम्नलिखित के अधीन होगा:
- (i) परेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
  - (ii) यदि परेषिती परित्याग का ऐसा पत्र जारी नहीं करने का चयन करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्नलिखित शर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है:
    - (क). लाइन कार्गों के साथ कंटेनर की संरक्षा शुरू कर सकती है और इसे पत्तन परिसर से वापिस लिया जा सकता है अथवा हटाया जा सकता है; और
    - (ख). लाइन कंटेनर की संरक्षा के शुरू होने से पहले कार्गो तथा कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभारों की आदायगी करेगा।  - (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं पूरी करेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने के लिए उनके विफल रहने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक वसूल किया जाता रहेगा जब तक कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी जरूरी कार्रवाईयां नहीं की जाती।
  - (iv) जहाँ कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा बंधक बनाया जाता है और इसे 75 दिनों की निर्धारित समयावधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है तो भंडारण प्रभार जरूरी औपचारिकताओं को पूरा करने तथा परिवहन एवं खाली करने की लागत वहन करने के अधीन कार्गो जारी करने के सीमाशुल्क आदेश के दिन से लागू होना शुरू होगा। अन्यथा, जब ऐसे कंटेनर पत्तन परिसर से सीमाशुल्क बंध क्षेत्र में लाइन/परेषिती द्वारा हटाये जाएंगे और उस स्थिति में भंडारण प्रभार ऐसे हटाये जाने के दिन से लागू होना समाप्त होगा।

**3.4. कंटेनर पोतों के लिए प्रदत्त विविध सेवाओं के लिए प्रभार**

**(क). प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	बिजली उपमोग तथा प्रशीतन कंटेनरों के अनुवीक्षण के लिए अतिरिक्त प्रभार प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग	321.12	321.12	321.12	321.12

टिप्पणी: निर्धारित दरों पर अतिरिक्त बिजली प्रभार प्रशीतन कंटेनरों के मामले में भी लागू होंगे।

**(ख). अन्य प्रदत्त सेवाएँ:**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	सीमाशुल्क निरीक्षण अथवा किन्हीं अन्य प्रयोजनों तथा सुपुर्दग्गी के लिए कंटेनरों की अनुवर्ती लदाई हेतु टर्मिनल के भीतर एक यार्ड से दूसरे यार्ड तक कंटेनरों का स्थानांतरण।	1557.45	1557.45	1557.45	1557.45
2	सीमाशुल्क जाँच अथवा पूर्व व्यवस्था द्वारा किसी अन्य प्रयोजन के लिए विनिहित यार्ड में कंटेनरों की स्टेकिंग के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार	467.23	467.23	467.23	467.23

**(ग). हैच कवर को खोलना तथा इसे बदलना:**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति हैच कवर (रु. में)			
		विदेशी पोत		तटीय पोत	
		लदे हुए	लदे हुए	लदे हुए	लदे हुए
1.	जब इसे घाट पर रखा जाता है		6229.77		3737.87
2.	इसे घाट पर रखे बिना		3018.54		1811.13

टिप्पणी: यदि केवल एक परिचालन किया जाता है, उपर्युक्त हैच कवर प्रहस्तन प्रभारों का आधा वसूल किया जाएगा।

**(घ). एक हैच से दूसरे हैच अथवा उसी हैच के भीतर:**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति हैच कवर (रु. में)			
		विदेशी पोत		तटीय पोत	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1.	हैच से हैच स्थानांतरण (केवल 1 फैरा शामिल करते हुए)	1557.45	1557.45	934.47	934.47
2.	उपर्युक्त (क) से इतर	6229.77	6229.77	3737.87	3737.87

**4. अन्य कार्गो संबंधित प्रभार**

**क. कार्गो प्रहस्तन प्रभार:**

क्र.सं.	घटक	दर रु. में प्रति मीट्रिक टन (आयात)			
		विदेशी		तटीय	
1.	निम्न के लिए प्रहस्तन प्रभार		विदेशी		तटीय
(i)	उर्वरक, चूनापथर, जिप्सम, डोलोमाइट के लिए प्रहस्तन प्रभार		विदेशी		तटीय

टिप्पणी:

- (i) ऊपर निर्धारित अन्य कार्गो (चूनापथर, जिप्सम, डोलोमाइट) के लिए प्रहस्तन प्रभार पोत से कार्गो की उतराई और ट्रकों पर लदाई के बिन्दु तक इसके स्थानांतरण के लिए ही प्रभार है। प्रहस्तन प्रभारों में दरमान में विशेष रूप से शामिल नहीं की गई अन्य विविध सेवाओं जिन्हें दरमान में विशेष रूप से शामिल नहीं किया गया है, के लिए समेकित प्रभार है।
- (ii) ऊपर निर्धारित अन्य कार्गो (उर्वरक) के लिए प्रहस्तन प्रभार पोत से कार्गो की उतराई और पत्तन भंडारण शैडों तक इसके स्थानांतरण के लिए ही प्रभार है। प्रहस्तन प्रभारों में दरमान में विशेष रूप से शामिल नहीं की गई अन्य विविध सेवाएँ भी शामिल होंगी। इस परियोजना में उर्वरक का भंडारण परिकल्पित नहीं किया गया है और प्रहस्तन प्रभारों में भंडारण के बदले प्रभार शामिल नहीं होंगे।

**ग. भंडारण प्रभार**

भंडारण प्रभार निर्धारित नहीं किए गए हैं क्योंकि अन्य साफ कार्गो के लिए भंडारण सुविधा परिकल्पित नहीं की गई है।

**5. सामान्य टिप्पणी:**

(i). प्रशुल्क सीमाएँ मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी परन्तु 1 जनवरी 2019 और प्रासांगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में बिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएँ प्रासांगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी।

(ii). वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष 31 मार्च तक, प्रशुल्क उस वर्ष के लिए प्रासांगिक सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित होगा, जोकि अधिकतम होगा। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में यथा दिए गए सूचनकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष संबंधित किया जाएगा।

तथापि, लाइसेंसधारी आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से कम से कम 90 दिन पहले प्रासांगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से अधिक परिचालन के दूसरे वर्ष से आगे कार्यनिष्पादन मानकों ("कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क उस प्रासांगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से 15 प्रशित अधिक होगा (और यह प्रशुल्क सीमा होगी)। कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से प्रभावी होगा और सम्पूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।

(iii). लाइसेंस करार यथा शामिल पिछले 12 महीनों अथवा परिचालन के प्रथम वर्ष में परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए, जैसी भी स्थिति हो, कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त स्वतंत्र अभियंता से प्रमाणपत्र के साथ टीएएमपी को प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा।

(iv). प्रस्ताव की प्राप्ति पर, टीएएमपी 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 5 में दिए गए कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर महापत्तन न्यास से विचार मार्गेंगा।

(v). पिछले 12 महीनों में लाइसेंस करार में यथा शामिल कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं करने वाले लाइसेंसधारी के मामले में, टीएएमपी आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करने के लिए प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंसधारी आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए ही हकदार होगा।

(vi). महापत्तन न्यास के मर्तों पर विचार करने के बाद, यदि टीएएमपी संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल कार्यनिष्पादन मानक अर्जित किए गए हैं, यह आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने के लिए 15 मार्च तक कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करेगा।

(vii). कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते हुए, टीएएमपी कार्यनिष्पादन मानकों पर ध्यान देगा और लाइसेंसधारी द्वारा इसका पालन करेगा। टीएएमपी लाइसेंसधारी द्वारा कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि अथवा अन्यथा आधार पर कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव की स्थीकृति अथवा अस्थीकृति पर निर्णय करेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के साथ संलग्न परिशिष्ट में दर्शाये गए उदाहरण का अनुसरण करेगा।

(viii). परिचालन के तीसरे वर्ष से, लाइसेंसधारी से कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन होगा। लाइसेंसधारी, तीसरे वर्ष से आगे कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए, स्वतंत्र अभियंता से उपलब्धि प्रमाणपत्र के साथ कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क 1 मार्च तक प्रस्तुत करेगा और टीएएमपी 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा, कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क आगामी वित्तीय से प्रभावी होगा।

**अनुबंध – II**

**कार्यनिष्पादन मानक**

(क). सकल वर्ष आउटपुट:

(i). कंटेनर कार्गो:

कार्गो श्रेणी	कार्यनिष्पादन मानक
कंटेनर	
(मेनलाइन पोत)	(20 फैरे प्रति घंटा प्रति क्रेन)
(फीडर पोत)	(14 फैरे प्रति घंटा प्रति क्रेन)

(ii). अन्य साफ कार्गोः

कार्गो श्रेणी	कार्यनिष्पादन मानक
अन्य साफ कार्गो (उर्वरक, चूनापथर, जिप्सम, डोलोमाइट) एचएमसी का प्रयोग करते हुए	12,500 टन/दिन/एमएचसी

(ख). अंतरण भंडारण विराम समयः

अंतरण भंडारण विराम समय	
- लदे हुए कंटेनर (टर्मिनल में)	4 दिन
- खाली कंटेनर (टर्मिनल में)	10 दिन

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 20th February, 2019

**No. TAMP/69/2018-NMPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from New Mangalore Port Trust (NMPT) for fixation of Reference Tariff for Mechanization of Berth No.14 for handling containers and other clean cargo on Design, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis at NMPT under the revised guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, as in the Order appended hereto.

### Tariff Authority for Major Ports

### Case No. TAMP/69/2018-NMPT

**New Mangalore Port Trust**

**Applicant**

### QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

### ORDER

(Passed on this 18<sup>th</sup> day of January 2019)

This case relates to the proposal received from New Mangalore Port Trust (NMPT) for seeking approval of Reference Tariff for Mechanization of Berth No.14 for handling containers and other clean cargo on Design, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis at NMPT.

2. This Authority had earlier passed an Order No.TAMP/56/2016-KPT dated 04 January 2017 fixing reference tariff under Tariff Guidelines, 2013 following normative approach for development of container terminal and for handling other cargo at berth no.8 on Public Private Partnership (PPP) mode at NMPT for a period of 30 years based on the proposal filed by the NMPT. The Order dated 04 January 2017 was notified in the Gazette of India on 01 March 2017 vide Gazette No.84.

3. The NMPT has vide its letter dated 11 September 2018 again come up with a proposal for the same project. The reason for filing proposal and main submissions made by the NMPT in the proposal are summarized below:

- (i). (a). TAMP had earlier notified tariff for development of container terminal and for handling other Cargo at berth no.8 on PPP mode at NMPT vide Gazette No.84 dated 01 March 2017. However, the port authority have decided to go for a fresh proposal for Mechanization of Berth No.14 for handling of Containers and Other Clean Cargo at NMPT on PPP mode based

on 2008 guidelines because of change in Project cost and equipment minimum capital expenditure has been envisaged for the Other Clean Cargo.

- (b). Since the project envisages handling of different commodities i.e. Container Cargo and Other Clean Cargo, the norms prescribed for a multipurpose berth appear to be more relevant. However, the NMPT proposed to adopt two different set of norms (one set relating to Container terminal for handling Container Cargo and another set relating to multipurpose berth for handling Other Cargo) instead of the norms prescribed for the multipurpose berth. By following this norm, the NMPT would achieve better handling rates for Container Cargo and Other Cargo than the handling rates for the same cargo prescribed in the norms relating to multipurpose berth. Further, since the major cargo of Containers is proposed to be handled through Harbour Mobile Crane (MHC), adoption of the norms prescribed in the Guidelines relating to Container Cargo Terminal is found to be more appropriate.
- (c). The project will be taken up in two phases: Phase I in 2020 and Phase II within 18 months of achieving 1.80 lakh TEUs or within 7 years of commencement of commercial operation of Phase I whichever is earlier. A Detailed Project Report for the project has been carried out on the basis of traffic analysis and technical assessment.
- (d). India has been witnessing a consistently robust growth in the container traffic in the last few years (CAGR-6.9%). Increasing container penetration in India, change in international trade routes and increased industrial investments in the primary and secondary hinterland are expected to drive the demand for Container Cargo. As per the DPR, captive traffic potential in the hinterland of Karnataka is estimated to drive demand of at least 140,000 TEUs of containers.
- (e). Berth No.14 is a deep draft and multipurpose berth operated by the Port for handling various commodities like dry bulk and general cargo. The berth has a length of 350 metres, width of 35 metres, draft of 13.8 metres, and depth of 15.1 metres.
- (f). It is estimated that the expected traffic for Container Cargo in the first year shall be 140,000 TEUs, while that for Other Cargo shall be 0.64 MTPA. Based on these expected traffic, the share of cargo between Container Cargo and Other Clean Cargo comes to 75%:25%.

(ii). **Estimation of Optimal Capacity:**

- (a). Optimal capacity of the terminal has been determined taking into consideration various components of the facility that will be required to be created, equipment and plant and machinery to be provided, productivity levels and utilization levels, as per the norms prescribed. Tariff shall be prescribed with reference to the optimal capacity of the terminal irrespective of any traffic forecast.

The optimal capacity of the terminal is reckoned as the lower value of the optimal quay capacity or optimal yard capacity, which has been calculated separately for Container Cargo and Other Clean Cargo.

(b). **Container Cargo:**

Generally, the handling capacity of Container Cargo terminal is calculated in terms of number of Twenty-Feet Equivalent containers (TEUs). However, to convert the same in tonnes, a factor of 15 tonnes per TEU has been used. This factor was derived from the data on Commodity-wise Traffic Handled at Major Ports provided in the Update on Indian Port Sector published on 31.03.2016 by Transport Research Wing, Ministry of Road Transport & Highways, Government of India.

(i). **Estimation of Optimal Quay Capacity:**

Out of the Total berth length of 350 m, as per the norms, three MHCs are envisaged. Due to constraint in storage yard and the limitation of yard capacity, NMPT proposes only 2 MHCs in phase I (2020). The capacity of the berth is proposed to be kept with the minimum requirements in order to minimize the capital cost of the project, to optimize the productivity and minimize rate per TEU to be handled at the NMPT in

comparison with other neighbouring ports. Similar proposal has been accepted by TAMP in its Order for fixation of Tariff for Container Terminal at NMPT (Case No.TAMP/56/2016-NMPT dated 01-03-2017). The optimal quay capacity for container handling is assessed as follows:

A = Number of gantry cranes deployed for work in an year (Harbour Mobile Cranes)	2 nos.
B = Number of working hours of gantry cranes in an year	8,760hrs (24 hrs x 365 days)
C = Average number of moves per gantry crane	20 nos.
D = TEU ratio	1.3
E = 70%	70%
Share of Container Cargo	75%
Thus, Optimal Quay Capacity = (A * B * C * D * E)*75%	2,39,148 TEUs

Based on the above, the Optimum Quay Capacity for Container Cargo is calculated to 2,39,148 TEUs. Further, in terms of tonnage handled, the Optimum Quay Capacity for Container Cargo is 3.59 MTPA.

(ii). Estimation of optimal yard capacity:

The total backup area available for Phase I is 6.5 hectares.

Total Area	Ha	6.5
G = Total ground slot	TEUs per Ha	720
H = Average Stack height	ratio	2.5
P = Period in No. of days	days	365
S = Surge factor	ratio	1.3
D = Average Dwell Time*	days	7
Thus, Optimal Yard Capacity = 0.7 * (G * H * P) / (S * D)	TEUs	3,28,500

\* Average of 4 days for full containers & 10 days for empty containers.

Hence, the Total Optimal Yard Capacity for Container Cargo is 3,28,500 TEUs. Further, in terms of tonnage handled, the Optimum Yard Capacity for Container Cargo is 4.93 MTPA.

(c). Other Cargo:

Calculation of Optimum Capacity for Other Clean Cargo:

The parcel size as per DPR is 45000 Tonnes.

$$\begin{aligned}
 \text{Share of Cargo} &= 25\% \\
 P1 = \text{Handling rate per day of vessel} &= 10000 \text{ TPD} \\
 S1 = \text{Percentage Share of Cargo} &= 100\% \\
 \text{Optimum Quay Capacity} &= 0.7 * (S1/100) * P1 * 365 * 25\% \\
 &= 0.64 \text{ MTPA}
 \end{aligned}$$

As shown above, the optimal quay capacity for Other Cargo is estimated to be 0.64 MTPA.

(d). Optimal Terminal Capacity:

As per the Guidelines of 2008, optimal terminal capacity is the lower value of the optimal quay capacity or optimal yard capacity. According to the calculations undertaken in the earlier sections, optimal capacity is determined as below:

Parameters	Container Cargo		Other Cargo	Total
Quay Capacity	2,39,148TEUs	3.59 MTPA	0.64 MTPA	
Yard Capacity	3,28,500 TEUs	4.93 MTPA	NA	
Optimal Capacity	2,39,148 TEUs	3.59 MTPA	0.64 MTPA	4.23 MTPA

(iii). **Capital Cost:**(a). **For Container Cargo:**

The Estimated Capital cost for Container Cargo Handling Facilities are given below:

Particulars	Units Nos.	Amount (₹ in crores)
<b>Civil Construction cost</b>		
Civil Works		7.36
Utilities		1.00
Subtotal		8.36
<b>Container Handling equipment</b>		
Harbour Mobile Crane (HMC)	2	54.00
Reach Stacker	6	21.00
Empty Container Handler	1	2.60
Subtotal		77.60
<b>IT System/ Instrumentation Cost</b>		1.72
(2% of civil construction and container handling equipment cost)		
<b>Other Cost including PMC and contingency</b>		8.77
(10% of civil construction and container handling equipment cost)		
<b>Operative and Financing Charges</b>		2.86
<b>Interest During Construction</b>		4.23
<b>Grand Total</b>		<b>103.54</b>

(b). **For Other Clean Cargo:**

The estimated cost for developing handling facilities for Other Cargo is shown in the table below:

Particulars	Amount (₹ in crores)
<b>Civil Construction cost</b>	0.00
<b>Container Handling equipment</b>	
Harbour Mobile Crane (2 nos.)	18.00
Mobile Hoppers (2 nos.)	1.00
<b>IT System/ Instrumentation Cost</b>	0.38
Subtotal	19.00
<b>Miscellaneous Cost</b>	1.94
(10% of civil and equipment cost)	
<b>Grand Total</b>	<b>21.32</b>

(c). The total estimated cost for developing handling facilities for container cargo and Other Cargo is shown in the table below:

Type of Cargo	Total Estimated Capital Cost
Container Cargo	103.54
Other Cargo	21.32
<b>Total</b>	<b>124.86</b>

(iv). **Operating cost:**

## (a). For Container Cargo:

Calculation of Operating cost for Container Cargo:

Sr. No.	Particulars	Amount	Unit (₹ in crores)
<b>(i).</b>	<b>Power Costs</b>		
(a).	Power consumption	8.00	KWH/ TEU
(b).	Cost per Unit (KWH)	10.00	₹ / Unit
(c).	Cost of Electrical energy	1.91	₹ Crores
<b>(ii).</b>	<b>Fuel Costs</b>		
(a).	Cost per Unit (Litre)	67.00	₹/ KWh
(b).	Fuel Cost = Fuel Consumption Norm x Fuel Rate x Optimal Capacity	6.41	₹ Crores
(c).	Additional Fuel for MHC (4000 hrs @ 70 litres per hour/crane)	2.81	₹ Crores
(d).	Total Fuel Cost	9.22	₹ Crores

<b>(iii).</b>	<b>Hire Cost for Trucks</b>		
(a).	Hire Cost for Trucks	<b>3.83</b>	₹ Crores
<b>(iv).</b>	<b>Repair &amp; Maintenance Costs</b>		
(a).	Civil Assets (1% on civil work)	<b>0.08</b>	₹ Crores
(b).	Mechanical & Electrical Equipment including spares (2% on equipment cost)	<b>1.59</b>	₹ Crores
<b>(v).</b>	<b>Insurance Costs</b>		
(a).	Insurance Costs (1% of Gross Fixed Asset Value)	<b>1.04</b>	₹ Crores
<b>(vi).</b>	<b>Depreciation</b>		
(a).	Civil Work @ 3.17%	<b>0.30</b>	₹ Crores
(b).	Mechanical Work @ 9.50%	<b>8.26</b>	₹ Crores
<b>(vii).</b>	<b>License Fee for Land</b> (rentals for land and other port assets)		
(a).	Licence Fee per month	51.58	₹ per sqm/ month
(b).	Licence Fee for Land	<b>5.72</b>	₹ Crores
<b>(viii).</b>	<b>Other Expenses</b>		
(a).	Other Expenses towards salaries and overheads (10% on gross fixed assets)	<b>10.35</b>	₹ Crores
<b>(ix).</b>	<b>Total Operating Costs at Optimal Capacity</b>	<b>42.30</b>	₹ Crores

(b). Calculation of Operating cost for other clean cargo handling:

(₹ in crores)

Sr. No.	Particulars	Amount	Unit
<b>(i).</b>	<b>Power Costs</b>		
(a).	Power Consumption	0.67	kWh / Tonne
(b).	Cost per Unit (KWH)	10.00	₹ / unit
(c).	Total Power Charges	<b>0.43</b>	₹ Crores
<b>(ii).</b>	<b>Fuel Costs</b>		
(a).	Cost of Fuel	67.00	₹ / Litre
(b).	Fuel Consumption	70.00	Litres / hour / Crane
(c).	Number of Hours	4000.00	Hours
(d).	<b>Total Fuel Cost</b>	<b>0.94</b>	₹ Crores
<b>(iii).</b>	<b>Truck Lease Cost</b>		
(a).	<b>Lease Cost</b>	<b>0.30</b>	₹ Crores
<b>(iv).</b>	<b>Repair &amp; Maintenance Costs</b>		
(a).	Civil Assets (1% on civil work)	<b>0.00</b>	₹ Crores
(b).	Mechanical & Electrical Equipment including spares (5% on equipment cost)	<b>0.39</b>	₹ Crores
<b>(v).</b>	<b>Insurance Costs</b>		
(a).	Insurance Costs (1% of Gross Fixed Asset Value)	<b>0.21</b>	₹ Crores
<b>(vi).</b>	<b>Depreciation</b>		
(a).	Civil Work @ 3.17%	<b>0.00</b>	₹ Crores
(b).	Mechanical Work @ 9.50%	<b>2.02</b>	₹ Crores
<b>(vii).</b>	<b>License Fee for Land</b>		
(a).	Licence Fee for Land	<b>0.00</b>	₹ Crores
<b>(viii).</b>	<b>Other Expenses</b>		
(a).	Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross fixed assets)	<b>1.07</b>	₹ Crores
<b>(ix).</b>	<b>Total Operating Costs at Optimal Capacity</b>	<b>5.36</b>	₹ Crores

(c). The total estimated operating cost for developing handling facilities for container cargo and other clean cargo is shown in the table below:

		(₹ in crores)
Type of Cargo		Total Estimated operating Cost
Container Cargo		42.30
Other Clean Cargo		5.36
<b>Total</b>		<b>47.66</b>

(v). The return on capital employed is estimated at 16% on the gross block of assets.

(vi). Accordingly, the revenue requirement estimated by NMPT is as follows:

(a). Annual Revenue Requirement:

(₹ in crores)

Sl. No.	Particulars	Amount
1.	<b>For Container Cargo</b>	
(i).	ROCE @ 16% (103.54* 16%)	16.57
(ii).	Operating cost	42.30
(iii).	Total Revenue Requirement	58.87
2.	<b>For Other Clean Cargo</b>	
(i).	ROCE @ 16% (21.32* 16%)	3.41
(ii).	Operating cost	5.36
(iii).	Total Revenue Requirement	8.77

(b). Apportionment of Revenue Requirement:

(₹ in crores)

Particulars	For Container Cargo		For Other Clean Cargo	
Total Revenue Requirement	58.57		8.77	
Revenue apportionment for				
Cargo Handling Charges	52.98	90%	8.77	100%
Ground Rent Charges	4.12	7%	0.00	0%
Miscellaneous Charges	1.77	3%	0.00	0%

(vii). The tariff proposed by the NMPT to meet the estimated revenue requirement is as follows:

(a). Container Related Charge:

(i). **Handling Charges:**

(a). Normal & Reefer Containers (Upto 20', length):

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	1,935.98	1,548.78	1,161.59	929.27
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa	967.99	967.99	967.99	967.99
3.	From Container yard to Truck or vice versa	290.40	290.40	290.40	290.40

(b). The NMPT has also proposed separate tariff for Normal & Reefer Containers (20' to 40' length), Normal & Reefer Containers (Above 40' length), Hazardous Containers, Transhipment Containers and Over Dimensional Cargo Container.

(ii). **Ground Rent Charges:**

Sr. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in ₹)					
		Foreign			Coastal		
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length	Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length
1.	Import-loaded						
	First 4 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	5-8 days	119.56	239.13	358.69	119.56	239.13	358.69

	9-15 days	239.13	478.26	717.39	239.13	478.26	717.39
	Thereafter	478.26	956.51	1,434.78	478.26	956.51	1,434.78
2.	Export-Loaded						
	First 5 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	6-8 days	119.56	239.13	358.69	119.56	239.13	358.69
	9-15 days	239.13	478.26	717.39	239.13	478.26	717.39
	Thereafter	478.26	956.51	1,434.78	478.26	956.51	1,434.78
3.	Import / Export – Empty						
	First 4 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	5-8 days	119.56	239.13	358.69	119.56	239.13	358.69
	9-15 days	239.13	478.26	717.39	239.13	478.26	717.39
	Thereafter	478.26	956.51	1,434.78	478.26	956.51	1,434.78
4.	Transhipment – Loaded						
	First 15 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	16-30 days	119.56	239.13	358.69	119.56	239.13	358.69
	Thereafter	239.13	478.26	717.39	239.13	478.26	717.39
5.	Transhipment – Empty						
	First 7 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	8-15 days	119.56	239.13	358.69	119.56	239.13	358.69
	Thereafter	239.13	478.26	717.39	239.13	478.26	717.39

(iii). **Miscellaneous Charges:**

## (a). Reefer Monitoring and Connection:

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	Additional charges per 4 hours or part thereof for electricity consumption and monitoring of reefer containers	198.91	198.91	198.91	198.91

## (b). Other Services Rendered:

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	Shifting of containers from one yard to another yard within the terminal for customs inspection or any other Purposes and subsequent loading of Containers for delivery.	964.70	964.70	964.70	964.70
2.	Additional service charges for stacking Containers in designated yard for custom examination or for any other purpose by prior arrangement.	289.41	289.41	289.41	289.41

## (c). Opening of Hatch Cover and Replacing it:

Sl. No.	Description	Rate per Hatch Cover (in ₹)			
		Foreign Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Loaded	Loaded	Loaded
1.	When placing it on the Quay		3585.80		2315.29
2.	Without placing it on the Quay		1869.73		1121.84

## (d). One Hatch to another Hatch or within the Same Hatch:

Sl. No.	Description	Rate per Hatch Cover (in ₹)			
		Foreign Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	Hatch to hatch shifting (involving 1 move only)	964.70	964.70	578.82	578.82
2.	Other than (a) mentioned above	3858.80	3858.80	2315.41	2315.41

(b). Other Clean Cargo related charges:  
**Cargo Handling Charges:**

Sl. No.	Commodity	Rate per tonne (in `)	
		Foreign	Coastal
1	Handling Charges for - Fertilizer, Limestone, Gypsum, Dolomite	155.99	93.60

(viii). **Performance standard:**

(a). Gross Berth Output:

(i). **Container Cargo.**

Cargo Category	Indicative Norms
<b>Container</b>	
(Mainline vessel)	(20 moves per hour)
(Feeder vessel)	(13 moves per hour)

(ii). **Other Clean Cargo:**

Cargo Category	Indicative Norms
Mixed dry bulk cargo - Other Clean Cargo (Fertilizer, Limestone, Gypsum, Dolomite) using ship gear	10,000 T/day

(b). Transit Storage Dwell Time:

Transit Storage Dwell Time	
- <b>Full Container</b> (at terminal)	4 days
- <b>Empty Container</b> (at terminal)	10 days

4. The NMPT has submitted the detailed Project Report, Board Resolution, list of prospective bidders, proposed Scale of Rates and Performance Standards for the said project along with its proposal.

5.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal of NMPT was forwarded vide our letter dated 21 September 2018 to the concerned users/ user organisations/ prospective bidders (as forwarded by NMPT) seeking their comments. The comments received the users/ user organisations/ prospective bidders were forwarded to NMPT as feedback information. The NMPT has responded to their comments vide its letter dated 17 October 2018.

5.2. The Association of New Mangalore Port Stevedores (ANMPS) and New Mangalore Port C & F Agents Association (NMPAA) have given their comments. The NMPT has responded.

5.3. The Kanara Chamber of Commerce and Industry (KCCI) has furnished comments. The NMPT has not responded.

6. A joint hearing in this case was held on 29 October 2018 at NMPT premises. The NMPT made a brief Power Point presentation of its proposal. At the joint hearing, the NMPT and the concerned users/ user associations have made their submissions.

7. As agreed at the joint hearing, the NMPT vide our email dated 05 November 2018 was requested to take action on the following points:

- (i). At the joint hearing, Association of New Mangalore Port Stevedores (ANMPS), Mangalore Steamer Agents Association (MSAA), Mangalore Custom House Agents Association (MCHAA), New Mangalore Port C & F Agents Association (NMPCFAA) and New Mangalore Port Users Welfare Association (NMPUWA) have furnished their written submission dated 29 October 2018. A copy each of the written submission was forwarded to NMPT for comments / feedback information by 08 November 2018.
- (ii). Users/ user associations have objected the proposal of NMPT for handing over Berth No.14 on BOT basis citing that it will adversely impact them. The NMPT to examine the points made by users / user associations and furnish a note by 08 November 2018.

(iii). The main points made by prospective bidders at the Joint hearing are on ground slots considered in optimal yard capacity calculation, tariff for Phase II as well and request NMPT to forward revised calculation in view of points made by them. In view of points made by the prospective bidders, the port may sit with them and relook at its proposal. The port may consider to revise its proposal in view of the points made by the prospective bidders and furnish copy of the revised proposal to TAMP as well as to the prospective bidders/ users/ user associations in ten days' time i.e. by 08 November 2018.

8.1. With reference to the first point of action referred above, the NMPT has, subsequent to our reminder dated 05 November 2018 furnished its response on written submission dated 29 October 2018 made by Association of New Mangalore Port Stevedores (ANMPS), Mangalore Steamer Agents Association (MSAA), Mangalore Custom House Agents Association (MCHAA), New Mangalore Port C&F Agents Association (NMPCFAA) and New Mangalore Port Users Welfare Association (NMPUWA) vide its letter dated 08 November 2018.

8.2. Further, International Cargo Terminals and Infrastructure Private Limited vide its email dated 26 December 2018 has made further written submissions subsequent to the joint hearing. The NMPT has not responded.

9.1. With reference to the second and third point of action referred above, the NMPT has, subsequent to our reminder dated 05 November 2018 and our letter dated 13 November 2018 to furnish its reply to additional information / clarification sought by us, vide its letter dated 23 November 2018 furnished its response alongwith revised proposal. A summary of additional information / clarification sought by us and reply furnished by NMPT thereon is tabulated below:

Sr. No.	Information / clarification sought by us	Reply from NMPT
1.	<p>The Feasibility Report envisages the project in 2 phases (page no.2 of the proposal). The proposal of NMPT, however, seeks approval of reference tariff for phase I of the project. As per the Feasibility Report (at page no.108) additional investments on equipment are envisaged in Phase II. The prospective bidders Adani Ports and Special Economic Zone Limited (APSEZL) and International Cargo Terminals and Infrastructure Pvt. Ltd. (ICTIPL) have sought tariff for both the Phases before bidding to enable bidders to prepare business plan.</p> <p>It is also necessary to bear in mind that upfront tariff once set will ordinarily operate in respect of a particular terminal for a period of 30 years.</p> <p>The NMPT may, therefore, consider to propose separate tariff schedule with Phase II investments as well, so that tariff on upfront basis is made available to the bidders for both phases before the bidding.</p>	NMPT has now modified the proposal to propose separate Tariff schedule with Phase-II investments as well, so that Tariff on Upfront basis is made available to the bidders for both phases before the bidding.
2. (a)	The proposal of NMPT envisages to handle Other Clean Cargo viz. Fertilizer, Limestone, Dolomite and Gypsum. It is not clear whether fertilizers can be categorized as clean cargo. Please confirm.	Cargo other than the coal and iron ore is assumed as clean cargo.
2. (b). (i)	<p>It is understood from our past experience that fertilizer needs to be bagged and then dispatched from the Port. The proposal of NMPT does not envisage bagging services for fertilizer handling nor tariff for the same, is proposed. There is an instance in the Deendayal Port Trust where the operator wants tariff for bagging plant after the bidding process was over. The NMPT is well aware that reference tariff once fixed is for the entire project period subject to annual indexation; and, there is no scope for review once the bidding is done based on the reference tariff fixed on upfront basis. The NMPT is requested to confirm that bagging facility is not envisaged in this project. If envisaged, tariff for bagging plant may be proposed supported by calculation.</p>	Baggaging of the fertilizer is not in the operator scope. Fertilizer would be delivered at the storage point.
2. (ii).	If the NMPT is responsible for storage of fertilizers in its own storage facilities, or in a private shed, the NMPT may have to keep in mind that the storage charges to be levied on the fertilizers do not impact the fertilizers handling by the BOT operator at the proposed berth no.14.	No comments.
2. (c).	In the draft proposed Scale of Rates (SOR) the port has proposed handling charges specifying the above four cargoes of cargo. Apart from the four categories, port may consider to include "Other clean cargo" to meet the requirement of EXIM Trade and the BOT operator considering the long horizon of the project for 30 years	There would be no addition in the Other Clean Cargo Category apart from the four categories.

3.	<b><u>Estimate of optimal capacity:</u></b>	
A.	<b>Container Handling:</b>	
(i).	<u>Optimal Quay Capacity:</u>	
	Calculation of Optimum Quay Capacity for Container cargo:	
(a).	<p>The berth length envisaged is 350 meters. As per the upfront tariff guidelines of 2008 for container terminal, the norm is 1 number of quay gantry crane for 100 meters of berth length.</p> <p>The NMPT has proposed to deploy only two Harbour Mobile Cranes (MHCs) of 100 tonnes capacity instead of three quay gantry cranes required as per the norms prescribed in the guidelines on the ground of traffic potential is estimated at 1.4 lakhs TEUs in the first year. One of the other reasons cited by NMPT is constraint in the storage yard and limitation of the yard capacity.</p> <p>As the NMPT is aware, tariff should be prescribed with reference to the optimal capacity of the terminal irrespective of any traffic forecast as stipulated in Clause 3.3.2. of the guidelines of 2008.</p> <p>The upfront tariff guidelines do not prescribe any norm nor does it place any restriction on the port on the area to be allotted for storage purpose. The expectation is to consider area required to handle the anticipated optimal capacity. Out of the total back up area of 9.24 Ha available for container cargo, the NMPT has considered only 6.5 Ha for stacking and associated facilities. The reasons for considering only 6.5 Ha for assessing the optimal yard capacity may be explained.</p> <p>In view of the above, the NMPT may consider to review the optimal capacity. While doing so, the NMPT may ensure that the optimal quay capacity is closer to the optimal yard capacity.</p>	<p>The total area allotted for Phase-I is 9.24 Ha, out of which 2.74 Ha is berth area and area behind berth for connectivity, truck queuing area and immediate storage. Hence, the balance 6.5 Ha area is considered for optimal yard capacity calculations. Since this is a developed area, the facility would enable the operator to commence the operations immediately.</p>
(b).	The basis of considering productivity at 20 moves per hour per MHC for estimating the optimal quay capacity may be explained.	<p>The Maximum moves per hour as per supplier's brochure is 32. However, 20 moves per hour considering about 65% operational efficiency is made in the proposal to TAMP.</p>
(ii).	<u>Optimal Yard Capacity:</u>	
	Calculation of Optimal Yard Capacity for Container cargo:	
(a).	<p>The NMPT has considered ground slots at 720 TEUs per Ha citing that it is as per the norms prescribed in the upfront tariff guidelines 2008.</p> <p>It may be recalled that while seeking upfront tariff for container terminal in the year 2009 the NMPT had considered 360 TEUs per Ha based on the justification that an area of 27.73 sq. mtrs. per TEU is required i.e. one container would require <math>(5.90 \text{ m} \times 2.35 \text{ m}) = 13.87 \text{ sq. mtrs.}</math> and 100% additional area for facilitating the movement of cranes and trailers and space between the containers in longitudinal and transverse direction, etc.</p> <p>In the upfront tariff approved by the Authority vide Order no.TAMP/33/2009-NMPT dated 30 December 2009 for container terminal of NMPT, based on the justification furnished by NMPT, ground slots of 360 TEUs / Ha was considered by the Authority for assessing the optimal yard capacity. This has been adopted in the upfront / reference tariff fixed for container terminal for other Major Ports as well.</p> <p>While seeking reference tariff in the year 2016 the NMPT had considered reduced ground slots of 309.17 TEUs/Ha for Zone 1 (4.8 Ha storage area), 260 TEUs/Ha for Zone 2 (0.9 Ha storage area) and 260 TEUs/Ha for another yard area of 2.78 Ha storage area.</p> <p>It is relevant here to state that most of the prospective bidders viz., APSEZL as well as ICTIPL have also requested port to review the ground slots considered by the NMPT at 720 TEUs per Ha.</p> <p>In light of the above observation, the NMPT is requested to relook in to the ground slots considered in estimating optimal yard capacity.</p>	<p><b>Noted. The capacity has been modified considering 360 TEUs/Ha.</b></p>

(b).	The norms for average dwell time prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008 for assessing optimal yard capacity is 4 days for export & 2 days for import. The average comes to 3 days. Whereas, in the current proposal, the average dwell time of 7 days is considered by NMPT, based on average dwell time of 4 days for full container and 10 days for empty container. This is not in line with the norms prescribed in upfront tariff guidelines of 2008. The NMPT is, therefore, requested to justify the deviation from the prescribed norms	At present in NMPT, the average dwell time is around 7 days i.e. 4 days for full containers and 10 days for empty containers. The same has been considered.
B.	<b>Other Clean Cargo:</b>	
(i).	As per norms prescribed for a multi-purpose berth in the guidelines, norms for handling rate of Dry Bulk cargo viz. food grains and fertilizers is 10000 Tons/day for vessels of more than 30000 Tons parcel size. The said handling rate is for 3 nos. of 20T Electrical Level Luffing Crane (i.e. total 60T capacity). For 100 T HMC, the Authority has considered handling rate of 12500 T / day for dry bulk cargo. The NMPT is, therefore, requested to modify the optimal capacity for clean cargo considering handling rate of 12,500 T/ day.	Noted.
(ii).	The port has considered same handling rate for all categories of clean cargoes namely limestone, gypsum, fertilizer and dolomite. The port is requested to confirm that handling rate for all the above cargo items will be the same and they fall under the category of dry bulk cargo.	It is confirmed that cargo limestone, gypsum, fertilizer and dolomite fall under dry bulk cargo.
4.	<b>Estimation of capital cost:</b>	
(i).	Capital Cost for Container handling:	
(a).	Please furnish the break up of Capital Cost for Civil works and utilities.	Copy of Table 13-2 Cost estimate - Civil & utilities (pg 109) of Final DPR is enclosed. (Document page No. 175).
(b).	Confirm that the unit rate adopted for estimating civil cost is based on the prevailing market rates.	The unit rate adopted are based on the prevailing market rates for work of similar nature. They are sourced from internal cost database of the consultant which being constantly updated to reflect current market levels of civil and equipment costs.
(c).	The entire civil cost and related operating cost and return are apportioned to container handling. The NMPT may clarify whether none of the civil works is relevant for handing clean cargo. If relevant, the NMPT may apportion the capex, opex & ROCE of civil works to "clean cargo". Please furnish the detailed working in this regard.	No civil component of Capital Cost has been envisaged for other cargo. Only mechanical equipments have been proposed and the cost element of the same has been used for calculation of handling charges for other cargo.
(d).	Few deviations observed from the normative list of equipment prescribed in the guidelines for container terminal are given below:	--
(i).	As per norms prescribed in the guidelines, 1 Quay gantry crane is prescribed for 100 m of berth length. As against that, NMPT has proposed 2 MHCs assuming that in case of Rail Mounted Quay Crane (RMQC) no dry bulk cargo shall be handled at the berth as these cranes are specifically built for handling containers and also will not be efficient in handling other bulk cargo. However, in last Order no.TAMP/56/2016-NMPT dated 04 January 2017 for container terminal of NMPT, NMPT itself proposed to deploy 2 nos. of RMQC for container handling and 1 no. of MHC for clean cargo separately.	RMQC are costly for the project and may not be viable considering the traffic projected for the project. Also RMQC will not be able to handle the other clean cargo. Considering the above, MHC has been proposed. The number of quay cranes is proposed based on the requirement of traffic projections. It will be uneconomical to provide 3-4 cranes on the berth for the initial projected traffic. In the Phase 2, one additional MHC has been proposed.
(ii).	As per norms prescribed in the guidelines, 1 Reach Stacker is to be deployed for 9 Rubber Tyred Gantry Cranes (RTGCs). As against that, NMPT has proposed total 6 Reach stackers for 2 MHCs (page no.37 of Feasibility Report).	Also for the stackyard to cater to the operations of the MHC, reach stackers has been proposed. For 1 MHC, 3 reach stackers has been proposed.
(iii).	Norms prescribe 6 Tractor Trailers for 1 Quay Gantry Crane (QGC). The NMPT has not proposed any Tractor Trailer. Instead of that, the port has proposed 1 Empty Container Handler. Further, in the operating cost NMPT has proposed hire cost for trucks.	The requirement of TT has been estimated based on the distance to the stackyard and also the handling rate of MHC. Please refer Table 10-13 Number of trucks - containers (page no.70 of DPR, document page no.133) of the Final DPR. As the common practice by the operators is to hire Tractor Trailer, hence same has been assumed. The operation cost was considered in the calculation of Tariff instead of capital cost.
	The NMPT is requested to justify each of the above deviations from the norms prescribed in the upfront tariff guidelines.	
(e).	Please furnish budgetary quotation for estimating capital cost of each of the equipment as the same is not furnished and detailed working for each of the equipment indicating number of equipment and per unit cost. The per unit cost may be duly linked to the budgetary	Please refer the annexures of the Final DPR for quotation. The same has been considered for the cost estimates.

	quotation / offers considered by the port to arrive at the estimates.	
(f).	Confirm that the Capital Cost are inclusive of applicable taxes and duties. In case, the EPCG benefit is likely to be availed by the successful bidder, then NMPT may capture its effect in the Capital Cost estimates. The port may also examine that the GST component, if any, in the capital cost estimate are to be excluded as the BOT operator may get benefit of input credit.	Capital Costs are inclusive of applicable taxes and duties.
(g).	The upfront tariff guidelines of 2008 prescribes norms for estimating other cost including finance cost and interest cost during construction at 10% of the total civil and equipment cost. The port has estimated other capital cost as per the prescribed norms. Apart from that, the port has also estimated operating and finance cost at ₹2.86 crores for container handling activity and interest during construction at ₹4.23 crores, which is not in line with the prescribed norms. The port may, therefore, exclude this item to be in line with the norms prescribed in the upfront tariff guidelines, 2008.	Since this project being executed in two phases, on a conservative side, the other charges prescribed in the guidelines may not be adequate towards the PMC cost, contingency, financing charges and IDC. However, this is considered only for Phase-I only.
(ii).	Capital Cost for Clean Cargo:	
(a).	The guidelines prescribe the list of equipment for multipurpose berth which includes level luffing wharf cranes, fork lift truck, pay loaders, power & lighting & communication. The cargo handling equipment considered by the NMPT, however, includes 2 nos. of MHCs of 100 Tonne capacity and 2 nos. of mobile hoppers. The port may furnish reasons for deviation from the norms prescribed in the upfront tariff guidelines. Confirm that the equipment proposed are adequate to handle “Clean cargo”.	The handling equipment (MHC) proposed for handling container has been planned to be utilized for clean cargo. The proposed equipment will be sufficient to handle the clean cargo. Additional equipment such as Hoppers has been proposed additional to the MHC for clean cargo.
(b).	The port has estimated IT System/ Instrumentation Cost of ₹0.38 crores at 2% of the total civil and equipment cost for clean cargo activity. This is not in line with the norms prescribed in the upfront tariff guidelines 2008 for multipurpose cargo which has been adopted by the NMPT for other clean cargo. The port may, therefore, exclude this item to be in line with the norms prescribed in the upfront tariff guidelines, 2008.	The IT System/ Instrumentation Cost of 0.38 Cr. @ 10% has been arrived by taking into account the ratio of 75:25, i.e., 75% Container Cargo and 25% for Other Cargo.
(c).	The upfront tariff guidelines of 2008 prescribes norms for estimating miscellaneous cost at 5% of the total civil and equipment cost. The port has estimated miscellaneous cost at 10 % of the total civil and equipment cost which is not in line with the prescribed norm. The NMPT may make necessary correction to comply with the norms prescribed in the upfront tariff guidelines 2008.	Miscellaneous cost is taken at 10% which has been accepted by TAMP in its order for NMPT Port for fixation of reference tariff for container terminal cargo (Case No. TAMP/56/2016-NMPT dated 01.03.2017). [No, it was 5% in Order dated 01 March 2017.]
5.	<b>Operating Cost:</b>	
(i).	Operating Cost for Container handling:	
(a).	Power Cost:	
(i).	The upfront tariff guidelines, 2008 prescribes norms for power consumption at 8 units per TEU. The said norm is with reference to the normative equipments prescribed for container handling which is a combination of Quay Gantry Crane, RMQCs, RTGCs, etc. The Port has, however, not proposed equipment profile as per the norms prescribed. The proposal envisages use of 2 MHCs each of 100T capacity for container handling. For MHC, the port has already estimated fuel cost at 70 liters per hour. That being so, the NMPT is requested to explain the basis and the purpose of estimating power cost adopting the norm of 8 unit per TEU.	The power cost has been calculated for the requirement of the project considering the illumination, reefer and demand from the buildings and other utilities and found to be 2,978,810 KWh for phase 1 and 2,004,400 KWh for Phase 2.
(ii).	The unit rate of power considered by the port in the cost calculation is 10.00/unit. However, the unit rate considered by the NMPT does not match with the unit rate of power as per the electricity bills furnished by NMPT for the months of June 2018, July 2018 and August 2018. NMPT may, therefore, modify the estimate based on the prevailing cost of power.	The per unit cost of ₹10/- has been taken after considering the electricity bills of NMPT in the past. Statement of Power Charges attached
	<b>Statement of Electricity charges for the month of May, June &amp; July 2018</b>	
	Month    Net consumption    Sub meter consumption    Total    Amount    Rate/ KWH	
	May-18    272040    136167    408207    3976996    9.74	
	Jun-18    349980    140025    490005    4607658    9.40	
	Jul-18    165344    143800    309144    3018351    9.76	
	Average    9.64	
	Therefore the electricity charges considered as ₹10/KWH	
(b).	Fuel Cost:	
(i).	The upfront tariff guidelines 2008 prescribe norm for fuel consumption at 4 liters per TEU. The said norm is with reference to the normative equipments prescribed for container handling which is a combination of RMQCs, RTGCs, Reach stacker, Tractor Trailers etc. The Port has, however, not proposed equipment profile as per	The fuel requirement for this project are for the MHC, and the stackyard equipment. i.e. Reach stackers and Empty container handlers.
	Efficiency of the Reach stacker (lts/hr)    18	
	Efficiency of empty container handler    12	

	<p>the norms prescribed. The proposal envisages use of 2 MHCs each of 100T capacity, Reach stacker and Empty container handler for container handling. The NMPT is requested to explain the basis and the purpose of estimating fuel cost adopting the norm of 4 liters per TEU when the port has not proposed the equipment deployment as per the normative list.</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>(lts/hr)</th><th></th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total working hour</td><td>7300</td></tr> <tr> <td>No. of reach stackers</td><td>9</td></tr> <tr> <td>No. of empty handlers</td><td>2</td></tr> <tr> <td>Total fuel required</td><td>1357800</td></tr> <tr> <td>Capacity of the terminal</td><td>353769</td></tr> <tr> <td>Fuel (lts/TEU)</td><td>3.838098</td></tr> </tbody> </table> <p>Hence 4 lts/TEU is considered.</p>	(lts/hr)		Total working hour	7300	No. of reach stackers	9	No. of empty handlers	2	Total fuel required	1357800	Capacity of the terminal	353769	Fuel (lts/TEU)	3.838098		
(lts/hr)																		
Total working hour	7300																	
No. of reach stackers	9																	
No. of empty handlers	2																	
Total fuel required	1357800																	
Capacity of the terminal	353769																	
Fuel (lts/TEU)	3.838098																	
(ii).	<p>The NMPT has estimated the fuel cost at ₹2.81 crores (75% Share * 70 liters per hour *4000 hours *2 MHCs * ₹67 per liter) for 2 MHCs considering fuel consumption of 70 liters per hour per MHC for 4000 hours. Since the optimal capacity is assessed at 70% which works out 6132 hours, the number of hours for estimation of fuel cost may be suitably modified for 4599 hours (i.e.6132 hours * 75%).</p>	<p>Since the efficiency of MHC is less than that of Quay gantry crane (as per TAMP), the optimal capacity is assessed at 65% which works out 3985 hours. Hence 4000 hours is considered.</p>																
(iii).	<p>The unit rate of fuel considered is ₹67 per liter. This may be updated with the prevailing rate. Also, furnish copies of fuel bills of recent month to justify the unit rate adopted by NMPT.</p>	<p>Noted. The fuel price has now been taken as ₹75/litre.</p>																
(c).	<p>Please clarify the each of the equipment viz., MHCs, Reach stacker and Empty container handler proposed by the NMPT are power operated or fuel.</p> <p>As regards Reach stacker and Empty container handler proposed by the NMPT in the absence of any specific norms prescribed in the tariff guidelines of 2008 exclusively for these items, the parameters adopted by the NMPT to estimate fuel cost to be justified with the technical specifications and supported with documentary evidence.</p>	<p>The technical specifications along with the budgetary quotations is included as annexure of the Final DPR. The fuel/TEU is calculated and presented above.</p>																
(d).	<p>There is slight error observed in the method of computation of repairs and maintenance. The NMPT has not considered the capital cost of “other capital cost” while calculating repairs &amp; maintenance. Hence, the estimates of repairs and maintenance cost of civil and equipment cost for container may be modified to capture repairs and maintenance on “other capital cost”. This is explained in the table given below:</p> <p style="text-align: right;">(₹ in crores)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sr. No.</th> <th>Particulars</th> <th>As estimated by NMPT</th> <th>What the estimation should be</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8.</td> <td>Repairs and Maintenance:</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>(i).</td> <td>Civil at 1%</td> <td>0.08 [1% of ₹8.36 crores]</td> <td>0.09 [1% of [₹8.36 crores + ₹0.836 crores]]</td> </tr> <tr> <td>(ii).</td> <td>Mechanical and electrical equipment at 2%</td> <td>1.59 [2% of (₹77.60 crores + ₹1.72 crores)]</td> <td>1.74 [2% of [₹77.60 crores + ₹7.76 crores]]</td> </tr> </tbody> </table> <p>The NMPT is requested to recompute this cost item in the light of the above observation.</p>	Sr. No.	Particulars	As estimated by NMPT	What the estimation should be	8.	Repairs and Maintenance:			(i).	Civil at 1%	0.08 [1% of ₹8.36 crores]	0.09 [1% of [₹8.36 crores + ₹0.836 crores]]	(ii).	Mechanical and electrical equipment at 2%	1.59 [2% of (₹77.60 crores + ₹1.72 crores)]	1.74 [2% of [₹77.60 crores + ₹7.76 crores]]	
Sr. No.	Particulars	As estimated by NMPT	What the estimation should be															
8.	Repairs and Maintenance:																	
(i).	Civil at 1%	0.08 [1% of ₹8.36 crores]	0.09 [1% of [₹8.36 crores + ₹0.836 crores]]															
(ii).	Mechanical and electrical equipment at 2%	1.59 [2% of (₹77.60 crores + ₹1.72 crores)]	1.74 [2% of [₹77.60 crores + ₹7.76 crores]]															
(e).	<p>Licence Fee:</p> <p>Please confirm whether the unit rate of ₹51.58 /sqm/month for paved yard, adopted for estimating the licence fee is based on the prevailing rates prescribed in the Schedule of Rates for NMPT lands. Also, give the reference of the unit rate adopted from the prevailing Schedule of Rates along with the applicable escalation factor applied to arrive at the unit rate of ₹51.58 /sqm/month.</p>	<p>Repair &amp; Maintenance has been worked out on the cost of Civil construction and Mechanical and electrical equipments.</p> <p>The prevailing rates have been considered. Base rate for paved areas is ₹45.972 / sqm / month. For which 10% surcharge is added for the allotment inside the security wall. The total amount works out to ₹50.569 / sqm / month. Also adding 2% escalation per annum the final amount works out to ₹51.58 / sqm / month. The SOR is enclosed.</p>																
(ii).	Operating Cost for Clean Cargo handling:																	
(a).	Power Cost:																	
(i).	<p>NMPT has estimated power consumption of 0.67KWh /Tonne at ₹10/KWh and estimated power cost at ₹0.43 crores. The proposal envisages use of 2 MHCs each of 100T capacity for container handling. For MHC, the port has already estimated fuel cost at 70 liters per hour. That being so, the NMPT is requested to explain the basis and the purpose of estimating power cost and clarify for which equipment the power cost is estimated. The power consumption adopted may be justified based on the technical specification about power consumption for the relevant equipment.</p>	<p>The power cost for the clean cargo is for the Mobile hoppers which are electrically driven. The 0.67 KWH/Tonnes is taken from the TAMP Order No.TAMP/60/2016-VOCPT.</p>																
(ii).	<p>As stated earlier, the unit rate considered by the NMPT of ₹10.00 does not match with the unit rate of power as per the electricity bills furnished by NMPT for the months of June 2018, July 2018 and August 2018. NMPT may, therefore, modify the estimate in the light</p>																	

	of the above observation.					
(b).	Fuel Cost:					
(i).	The NMPT has estimated the fuel cost at ₹0.94 crores (25% Share * 70 liters per hour *4000 hours *2 MHCs * ₹67 per liter) for 2 MHCs considering fuel consumption of 70 liters per hour per MHC for 4000 hours. Since the optimal capacity is assessed at 70% which works out 6132 hours, the number of hours for estimation of fuel cost may be suitably modified to that extent considering 4599 hours (i.e.6132 hours * 75%).	Since the efficiency of MHC is less than that of Quay gantry crane (as per TAMP), the optimal capacity is assessed at 65% which works out 3985 hours. Hence 4000 hours is considered.				
(ii).	The unit rate of fuel considered is ₹67 per liter. This may be updated with the prevailing rate. Also, furnish copies of fuel bills of recent month to justify the unit rate adopted by NMPT.	Noted. The fuel price has now been taken as ₹75/litre.				
(c).	Truck Hire Cost: The following points may be clarified:					
(i).	The 2008 guidelines do not mention about hire of equipment. The 2008 guidelines prescribe normative list of equipment for capital cost to be estimated by Port Trust. Based on capital cost, operating cost, ROCE and Annual Revenue Requirement (ARR), reference tariff is computed for the optimal capacity. Please clarify as to how the approach adopted by NMPT of proposing trucks on hire fits into 2008 guidelines. The NMPT to justify with adequate reasons for deviation from the guidelines in this regard. Cost benefit analysis done for hire vis-à-vis purchase option of truck to arrive at this proposal of hire of trucks may also be furnished.	As the common practice by the operators is to hire Tractor Trailer, same has been assumed. The operation cost has been considered in the calculation of Tariff instead of capital cost.				
(ii).	Please explain the basis and also give working for arriving at hire cost of trucks at ₹0.30 crores.	--				
(iii).	Please furnish documentary support / budgetary quotations for hire trucks considered in cost calculation. Confirm it reflects the prevailing market value.	--				
(d).	The method of computation of repairs and maintenance for equipment is not clear. The NMPT has not considered the capital cost of "other capital cost" while calculating repairs & maintenance. Hence, the estimates of repairs and maintenance cost of equipment cost for clean cargo may be modified to include repairs and maintenance on other capital cost. Moreover, in the light of our earlier observation to exclude capital cost relating to IT, repairs and maintenance cost need to be excluded for IT related capex. This is explained in the table given below:  (₹ in crores)	Repair & Maintenance has been worked out on the cost of Mechanical and electrical equipments - The amount estimated by NMPT i.e. 0.39 crores is calculated on the basis of 2% of cost of mechanical and electrical equipment. There was a typo error in Tariff Proposal para no 5.10 on page 10 where inadvertently 5% was mentioned. The amount is calculated on the basis of 2% of cost of mechanical and electrical equipment because 93% of the equipment cost comprises of HMCs which shall be shared for handling both container and other clean cargo.				
	The NMPT is requested to recompute this cost items in the light of the above observation.					
(e).	Licence fees: Licence fees is considered as Nil for clean cargo. Confirm none of the clean cargo is likely to avail any area of storage facility. The NMPT is requested to clarify what mechanism is envisaged for storage of clean cargo, when the user wants to store the cargo. If clean cargo is likely to avail storage facility, then the port may consider to include licence fee in operating cost and also purpose of storage charges.	No storage of other clean cargo by the operator is envisaged. The operator will deliver the cargo at the storage envisaged by the user.				
6.	<u><b>Annual Revenue Requirement (ARR) &amp; Proposed Tariff Calculation:</b></u>					
(i).	Reference Tariff calculation for handling Container:					
(a).	Furnish the basis for different categories of containers considered in the revenue estimate to match it with the estimated ARR.	The percentage distribution of containers considered in the DPR was arrived from the past traffic data as follows and the same is considered for Tariff proposal.				
(b).	The correction factor of 63.98% arrived by the NMPT based on the comparison of the handling charges for container approved in the Order No.TAMP/33/2009-NMPT dated 30 December 2009 has been applied to arrive at the SOR relating to the apportioned handling	<table border="1"> <tr> <td>Special type of Containers</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Normal and reefer</td> <td>96 %</td> </tr> </table>	Special type of Containers		Normal and reefer	96 %
Special type of Containers						
Normal and reefer	96 %					

	<p>income. The same factor has been applied to derive the dwell time charges and miscellaneous charges. In this regard, the NMPT is requested to clarify the rational for applying the correction factor arrived based on the handling income to derive the dwell time charges and miscellaneous charges from their respective apportioned revenue requirement.</p>	<table border="1"> <tr> <td>Transhipment containers</td><td>0.1 %</td></tr> <tr> <td>Over Dimension Containers</td><td>0.5 %</td></tr> </table> <p>In the absence of details available for ground rent charges and miscellaneous charges constituting of services for reefer monitoring, shifting containers and rest of related services i.e. hatch cover opening and replacing and in view of the fact that the impact on overall revenue requirement is not material, NMPT has applied the correction factor of handling charges for ground rent and miscellaneous services similar to the methodology that has been accepted by TAMP in its order for Kandla Port Trust (KPT) for fixation of reference tariff for container terminal cargo for Berth No. 11 &amp; 12 (Case No. TAMP/43/2014-KPT dated 29-11-2014).</p>	Transhipment containers	0.1 %	Over Dimension Containers	0.5 %
Transhipment containers	0.1 %					
Over Dimension Containers	0.5 %					
(c).	<p>As regards Dwell Time Charges for different categories of containers, the NMPT is requested to explain the percentage share of containers which will move within the free storage period and percentage share which will avail dwell time facility beyond the free period and pay dwell time charge. The revenue estimation from dwell time charges needs to take into consideration the above aspects and the port is requested to furnish revised calculation to show that at the proposed tariff the Operator will be in a position to meet the ARR estimated from the dwell time charge. The revenue estimation furnished by the NMPT along with the proposal does not capture these points.</p>	<p>The percentage share of the Dwell Time Charges for different categories of containers have been considered as same as approved in the earlier TAMP order.</p>				
(d).	<p>In other container terminals it is seen that there are various miscellaneous services for which tariff is proposed. A list of such misc. services is attached as <b>Annex-A</b>. The SOR proposed by the NMPT does not include the above mentioned services. The port may examine and, if necessary, propose to include tariff for these misc. services, if relevant for its terminal. There is an instance in JNPT where tariff is sought for miscellaneous services after award of the project. As the NMPT is aware, 2008/2013 Guidelines do not lend scope for review of tariff after award of the project.</p>	<p>Tariff for miscellaneous services taken as has been accepted by TAMP in its order for NMPT Port for fixation of reference tariff for container terminal cargo (Case No. TAMP/56/2016-NMPT dated 01.03.2017).</p>				
(e).	<p>Furnish revenue estimation considering proposed tariff for each of the services viz. container handling, dwell time and storage charge and the optimal capacity of container expected to avail the proposed services and show that the total revenue estimates matches with the estimated ARR from the handling activity, miscellaneous and dwell time charges. Sample calculation of one of the cases is attached as <b>Annex-B</b> for perusal which may be made use of by the NMPT for furnishing the relevant statement.</p>	<p>Storage services would range from huge number of days intervals and for various types of containers i.e. ICD, CFS, Export, Import, etc. Due to non-availability of such data of volume of containers, revenue estimation considering proposed tariff for each of the services viz. container handling, dwell time and storage charge could not be worked out. Similar methodology has been accepted by TAMP in its earlier tariff order for NMPT (Case No. TAMP/56/2016-NMPT dated 01.03.2017). Further, the assumptions taken in the sample calculation (Annex-B) that has been shared are missing. It is not possible to peruse the sample since, it contains references to other excel sheets which have not been shared.</p>				
(ii).	<p><b>Reference Tariff calculation for Other Clean Cargo Handling Activity:</b></p> <p>The NMPT has stated that it has adopted the norms prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008 for multipurpose berth for arriving at the proposed tariff for clean cargo. In this context it is to state that the norm of apportionment of ARR for multipurpose berth prescribed in the said guidelines is in the ratio of 90%, 5% and 5% towards handling charge, storage charge and miscellaneous charge. As against the above norm, the NMPT has proposed to apportion 100% of the estimated revenue requirement towards handling charges. The port has not proposed dwell time as well as miscellaneous charges on the ground of difficulty in identifying miscellaneous services and storage charges. The port has further stated that the operator would be allowed to charge separately for miscellaneous services after taking necessary approval from Concessioning Authority (NMPT). In this regard, the NMPT is requested to note that the Major Port Trusts Act, 1963, in the present form mandates TAMP to approve the charges leviable by the BOT operator for the services rendered and the Act does not confer any power on a Port Trusts to approve the charges leviable by a BOT operator. The reference tariff to be approved by TAMP for clean cargo will be consolidated rate including charges for miscellaneous services and storage charge if port does not propose to have separate rate for these services. The port may, therefore, review and, if necessary, propose separate tariff for storage and miscellaneous services as being done by other Major Port Trusts.</p>	<p>Storage is not proposed in the scope of BOT Operator.</p>				
7.	<b>Proposed SOR:</b>					
(i).	The proposed conditions at note nos. v(a), v(b), (vi), (vii)(a) and	v(a), v(b) deleted and suitably replaced. vii (a) and vii				

	(vii)(b) under “General Terms & Conditions” are related and relevant for tariff denominated in US dollar terms. Since the draft SOR do not prescribe any dollar denominated tariff items, the said proposed notes may be deleted.	(b) deleted
(ii).	The Authority has passed common adoption Orders, vide Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015, 10 June 2016 and 25 September 2018 relating to provision prescribed for System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC) and Criteria for levy of Vessel Related Charges and Concessional Coastal rate for all Major Port Trusts and BOT operators thereat. It is, however, seen that the NMPT has not included a few amended provisions in the proposed SOR. The NMPT is, therefore, requested to incorporate the following provisions which are uniformly prescribed as a common adoption Order for all the Major Port Trusts and BOT operators.	Noted.
(a).	The provisions proposed by NMPT in note 2 (ii) (b) and (iv) (b) of the draft SOR may be replaced with the following provisions (corrections shown in bold): <i>“A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a License for Specified period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.”</i> <i>“In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a License for Specified period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/container.”</i>	Noted and complied.
(b).	Further, following provisions may be inserted separately as note no (v) as the proposed SOR does not prescribe this general condition: “(i). Coastal goods transported between an Indian port on east coast and another Indian port on west coast or vice versa, by a vessel through the territorial waters of Sri Lanka, whether or not calling any port in Sri Lanka in between and without change of vessel in terms Notification No.38/2018-Customs  (N.T.) dated 11 May 2018 of Central Board of Indirect Taxes and Customs shall be eligible for concession in vessel related charges and cargo related charges.  (ii). Coastal goods transported between an Indian port on east coast and a river port in India or vice versa, by a vessel through a route passing through the Bangladeshi waters and without change of vessel in terms Notification No.38/2018-Customs (N.T.) dated 11 May 2018 of Central Board of Indirect Taxes and Customs shall be eligible for concession in vessel related charges and cargo related charges.”	Noted and complied.  Noted.
(iii).	The note proposed at (vii) (d) is repetition of note already proposed at (iv) (b) and hence note (vii) (d) may be deleted.	Noted and deleted.
(iv).	The following note flowing from note prescribed at para 3 (v) of Order no.TAMP/4/2004-Genl. dated 07 January 2005 may be inserted after note (vii) (c): <i>“Container / cargo from a foreign port which reaches an Indian Port ‘A’ for subsequent transhipment to Indian Port ‘B’ will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.”</i>	Noted and inserted as “Note” vi(b).
(v).	In schedule 7.16 (d) of the proposed SOR prescribing miscellaneous charges for movement of containers within the hatch or from hatch to hatch, the unit of levy may be corrected as ‘Rate per TEU (₹)’ as pointed out by ICTIPL instead of “rate per hatch cover”.	Noted and complied.
8.	<b>Performance Standards:</b>	
(i).	Gross Berth Day Output.	
(a).	The NMPT in its proposal has envisaged optimal capacity considering 20 moves per crane for 100T MHC. The NMPT has proposed Gross Berth Day Output for main line vessels at “20 moves per hour”. This may be corrected as “20 moves per hour per crane”.	Noted and complied.
(b).	The NMPT has also proposed performance standards at 13 moves	It is assumed that for feeder services, the handling rate

	per hour for feeder vessel. The NMPT is requested to explain the basis and reasons for proposing the proposed performance standards since the same is not captured while assessing the optimal capacity calculation.	will be 65% of the expected handling rate of the MHC considering smaller parcel size, vessel size, arrangement of containers in the vessel etc. They are only indicative hence not considered in the optimal capacity calculation.
(ii). (a).	A general note governing annual indexation based on Wholesale Price Index (WPI) may also be prescribed in the proposed draft SOR in line with the prescription in other reference tariff cases in view of clause 2.9 of Reference Tariff Guidelines.	Already proposed in draft SOR.
(b).	As the NMPT may be well aware, as per clause 2.9 of the Reference Tariff Guidelines of 2013, the BOT operator is entitled for 15% Performance Linked Tariff hike for achievement of performance as per clause 2.9 of the said guidelines. The provision regarding Performance Linked Tariff as prescribed under the tariff guidelines of 2013 has not been proposed by the NMPT. The port to propose suitable provision regarding Performance Linked Tariff as prescribed in the reference tariff approved for other PPP projects in line with the provisions in the tariff guidelines of 2013.	Kindly refer Article 8 of the Draft concession agreement. [Article 8 of the draft concession agreement does not stipulate any performance standards.]

9.2. As stated above, while furnishing additional information/ clarification, the NMPT vide its letter dated 23 November 2018 has also filed its revised proposal after conducting meeting with the bidders on 15 November 2018 for their views on the tariff proposed by the NMPT and after taking into account the views of the bidders. The main modifications made by the NMPT in the revised proposal dated 23 November 2018 and the submissions made by the NMPT are given below:

#### A. For Phase-I:

##### (i). Estimation of Optimal Capacity:

###### (a). Container Cargo:

###### (i). Estimation of Optimal Quay Capacity:

The Optimum Quay Capacity for Container Cargo is same as proposed in proposal dated 11 September 2018 i.e. 2,39,148 TEUs. Further, in terms of tonnage handled, the Optimum Quay Capacity for Container Cargo is 3.59 MTPA.

###### (ii). Estimation of optimal yard capacity:

The total backup area available for Phase I is 6.5 hectares.

Total Area	Ha	6.5
G = Total ground slot	TEUs per Ha	360
H = Average Stack height	ratio	2.5
P = Period in No. of days	days	365
S = Surge factor	ratio	1.3
D = Average Dwell Time*	days	7
Thus, Optimal Yard Capacity = 0.7 * (G * H * P) / (S * D)	TEUs	1,64,250

\* Ground slots per hectare taken as 360 which is practically possible.

\* Average of 4 days for full containers & 10 days for empty containers.

Hence, the Total Optimal Yard Capacity for Container Cargo is 1,64,250 TEUs. Further, in terms of tonnage handled, the Optimum Yard Capacity for Container Cargo is 2.46 MTPA.

###### (c). Other Cargo:

The optimal quay capacity for Other Cargo is same as estimated in proposal dated 11 September 2018 i.e. 0.64 MTPA.

###### (d). Optimal Terminal Capacity:

As per the Guidelines of 2008, optimal terminal capacity is the lower value of the optimal quay capacity or optimal yard capacity. According to the calculations undertaken in the earlier sections, optimal capacity is determined as below:

Parameters	Container Cargo		Other Cargo	Total
Quay Capacity	2,39,148TEUs	3.59 MTPA	0.64 MTPA	
Yard Capacity	1,64,250 TEUs	2.46 MTPA	NA	
Optimal Capacity	1,64,250 TEUs	2.46 MTPA	0.64 MTPA	3.10 MTPA

(ii). **Capital Cost:**

(a). **For Container Cargo:**

The Estimated Capital cost for Container Cargo Handling Facilities is same as estimated in proposal dated 11 September 2018 i.e. at ₹103.54 crores.

(b). **For Other Clean Cargo:**

The estimated cost for developing handling facilities for Other Cargo is same as estimated in proposal dated 11 September 2018 i.e. at ₹21.32 crores.

(c). The total estimated cost for developing handling facilities for container cargo and Other Cargo is shown in the table below:

Type of Cargo	Total Estimated Capital Cost (₹ in crores)
Container Cargo	103.54
Other Cargo	21.32
<b>Total</b>	<b>124.86</b>

(iv). **Operating cost:**

(a). For Container Cargo:

Calculation of Operating cost for Container Cargo:

Sr. No.	Particulars	Amount	Unit (₹ in crores)
(i).	<b>Power Costs</b>		
(a).	Power consumption	8.00	KWH/ TEU
(b).	Cost per Unit (KWH)	10.00	₹ / Unit
(c).	Power for illumination	2.14	₹ Crores
(d).	Power of Reefer Plugs	1.71	₹ Crores
(e).	Total Power cost	<b>3.85</b>	₹ Crores
(ii).	<b>Fuel Costs</b>		
(a).	Cost per Unit (Litre)	75.00	₹ / Litre
(b).	Fuel Cost = Fuel Consumption Norm x Fuel Rate x Optimal Capacity	4.93	₹ Crores
(c).	Additional Fuel for MHC (4000 hrs @ 70 litres per hour/crane)	3.15	₹ Crores
(d).	Total Fuel Cost	<b>8.08</b>	₹ Crores
(iii).	<b>Hire Cost for Trucks</b>		
(a).	Hire Cost for Trucks	<b>3.83</b>	₹ Crores
(iv).	<b>Repair &amp; Maintenance Costs</b>		
(a).	Civil Assets (1% on civil work)	<b>0.08</b>	₹
(b).	Mechanical & Electrical Equipment including spares (2% on equipment cost)	<b>1.59</b>	₹
(v).	<b>Insurance Costs</b>		
(a).	Insurance Costs (1% of Gross Fixed Asset Value)	<b>0.88</b>	₹ Crores
(vi).	<b>Depreciation</b>		
(a).	Civil Work @ 3.17%	<b>0.27</b>	₹ Crores
(b).	Mechanical Work @ 9.50%	<b>7.37</b>	₹ Crores
(c).	IT / Instrumentation @ 16.21%	<b>0.28</b>	₹ Crores
(vii).	<b>License Fee for Land</b> (rentals for land and other port assets)		
(a).	Licence Fee per month	51.58	₹ per sqm/ month

(b).	Licence Fee for Land	<b>5.72</b>	₹ Crores
<b>(viii).</b>	<b>Other Expenses</b>		
(a).	Other Expenses towards salaries and overheads (15% on gross fixed assets)	<b>13.15</b>	₹ Crores
<b>(ix).</b>	<b>Total Operating Costs at Optimal Capacity</b>	<b>45.09</b>	₹ Crores

(b). Calculation of Operating cost for other clean cargo handling:

(₹ in crores)

Sr. No.	Particulars	Amount	Unit
<b>(i).</b>	<b>Power Costs</b>		
(a).	Power Consumption for illumination	24,00,000	kWh / Ha /year
(b).	Cost per Unit (KWH)	10.00	₹ / kWh
(c).	Total Power Charges	<b>0.07</b>	₹ Crores
<b>(ii).</b>	<b>Fuel Costs</b>		
(a).	Cost of Fuel	75.00	₹ / Litre
(b).	Fuel Consumption	70.00	Litres / hour / Crane
(c).	Number of Hours	4000.00	Hours
(d).	<b>Total Fuel Cost</b>	<b>1.05</b>	₹ Crores
<b>(iii).</b>	<b>Truck Lease Cost</b>		
(a).	<b>Lease Cost</b>	<b>0.30</b>	₹ Crores
<b>(iv).</b>	<b>Repair &amp; Maintenance Costs</b>		
(a).	Civil Assets (1% on civil work)	<b>0.00</b>	₹ Crores
(b).	Mechanical & Electrical Equipment including spares (2% on equipment cost)	<b>0.39</b>	₹ Crores
<b>(v).</b>	<b>Insurance Costs</b>		
(a).	Insurance Costs (1% of Gross Fixed Asset Value)	<b>0.19</b>	₹ Crores
<b>(vi).</b>	<b>Depreciation</b>		
(a).	Civil Work @ 3.17%	<b>0.00</b>	₹ Crores
(b).	Mechanical Work @ 9.50%	<b>1.81</b>	₹ Crores
(c).	IT / Instrumentation	<b>0.06</b>	₹ Crores
<b>(vii).</b>	<b>License Fee for Land</b>		
(a).	Licence Fee for Land	<b>0.00</b>	₹ Crores
<b>(viii).</b>	<b>Other Expenses</b>		
(a).	Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross fixed assets)	<b>0.97</b>	₹ Crores
<b>(ix).</b>	<b>Total Operating Costs at Optimal Capacity</b>	<b>4.84</b>	₹ Crores

(c). The total estimated operating cost for developing handling facilities for container cargo and other clean cargo is shown in the table below:

(₹ in crores)

Type of Cargo	Total Estimated operating Cost
Container Cargo	<b>45.09</b>
Other Clean Cargo	<b>4.84</b>
<b>Total</b>	<b>49.93</b>

(v). The return on capital employed is estimated at 16% on the gross block of assets.

(vi). Accordingly, the revenue requirement estimated by NMPT is as follows:

(a). Annual Revenue Requirement:

(₹ in crores)

Sl. No.	Particulars	Amount
1.	<b>For Container Cargo</b>	
(i).	ROCE @ 16% (103.54* 16%)	<b>16.57</b>
(ii).	Operating cost	<b>45.09</b>
(iii).	Total Revenue Requirement	<b>61.66</b>
2.	<b>For Other Clean Cargo</b>	
(i).	ROCE @ 16% (21.32* 16%)	<b>3.41</b>
(ii).	Operating cost	<b>4.84</b>

(iii).	Total Revenue Requirement	8.25
--------	---------------------------	------

(b). Apportionment of Revenue Requirement: (**₹ in crores**)

Particulars	For Container Cargo		For Other Clean Cargo	
Total Revenue Requirement	61.66		8.52	
Revenue apportionment for				
Cargo Handling Charges	55.49	90%	8.25	100%
Ground Rent Charges	4.32	7%	0.00	0%
Miscellaneous Charges	1.85	3%	0.00	0%

(vii). The tariff proposed by the NMPT to meet the estimated revenue requirement is as follows:

(a). Container Related Charge:

(i). **Handling Charges:**

(a). Normal & Reefer Containers (Upto 20' length):

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	2,976.70	2,381.36	1,786.02	1,428.81
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa	1,488.35	1,488.35	1,488.35	1,488.35
3.	From Container yard to Truck or vice versa	446.50	446.50	446.50	446.50

(b). The NMPT has also proposed separate revised tariff for Normal & Reefer Containers (20' to 40' length), Normal & Reefer Containers (Above 40' length), Hazardous Containers, Transhipment Containers and Over Dimensional Cargo Container.

(ii). **Ground Rent Charges:**

Sr. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in ₹)					
		Foreign			Coastal		
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length	Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length
1.	Import-loaded						
	First 4 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	5-8 days	183.84	367.67	551.51	183.84	367.67	551.51
	9-15 days	367.67	735.36	1,103.03	367.67	735.36	1,103.03
	Thereafter	735.36	1,470.70	2,206.06	735.36	1,470.70	2,206.06
2.	Export-Loaded						
	First 5 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	6-8 days	183.84	367.67	551.51	183.84	367.67	551.51
	9-15 days	367.67	735.36	1,103.03	367.67	735.36	1,103.03
	Thereafter	735.36	1,470.70	2,206.06	735.36	1,470.70	2,206.06
3.	Import / Export – Empty						
	First 4 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	5-8 days	183.84	367.67	551.51	183.84	367.67	551.51
	9-15 days	367.67	735.36	1,103.03	367.67	735.36	1,103.03
	Thereafter	735.36	1,470.70	2,206.06	735.36	1,470.70	2,206.06
4.	Transhipment – Loaded						
	First 15 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	16-30 days	183.84	367.67	551.51	183.84	367.67	551.51
	Thereafter	367.67	735.36	1,103.03	367.67	735.36	1,103.03
5.	Transhipment – Empty						
	First 7 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	8-15 days	183.84	367.67	551.51	183.84	367.67	551.51

	Thereafter	367.67	735.36	1,103.03	367.67	735.36	1,103.03
--	------------	--------	--------	----------	--------	--------	----------

(iii). **Miscellaneous Charges:**

(a). Reefer Monitoring and Connection:

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	Additional charges per 4 hours or part thereof for electricity consumption and monitoring of reefer containers	305.83	305.83	305.83	305.83

(b). Other Services Rendered:

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	Shifting of containers from one yard to another yard within the terminal for customs inspection or any other Purposes and subsequent loading of Containers for delivery.	1,483.30	1,483.30	1,483.30	1,483.30
2.	Additional service charges for stacking Containers in designated yard for custom examination or for any other purpose by prior arrangement.	444.99	444.99	444.99	444.99

(c). Opening of Hatch Cover and Replacing it:

Sl. No.	Description	Rate per Hatch Cover (in ₹)	
		Foreign Vessel	
		Loaded	Loaded
1.	When placing it on the Quay	5,933.17	3,559.90
2.	Without placing it on the Quay	2,874.83	1,724.90

(d). One Hatch to another Hatch or within the Same Hatch:

Sl. No.	Description	Rate per Hatch Cover (in ₹)			
		Foreign Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	Hatch to hatch shifting (involving 1 move only)	1,483.30	1,483.30	889.98	889.98
2.	Other than (a) mentioned above	5,933.17	5,933.17	3,560.10	3,560.10

(b). Other Clean Cargo related charges:**Cargo Handling Charges:**

Sl. No.	Commodity	Rate per tonne (in ₹)	
		Foreign	Coastal
1	Handling Charges for - Fertilizer, Limestone, Gypsum, Dolomite	146.80	88.08

(viii). **Performance standard:**

The estimated performance standards are same as estimated in proposal dated 11 September 2018 except one minor correction in proposed Gross Berth Day Output for main line vessels at as “20 moves per hour per crane” instead of “20 moves per hour”.

**B. For Phase - II:**

(i). Estimation of Optimal Capacity:(a). Container Cargo:(i). Estimation of Optimal Quay Capacity:

Out of the Total berth length of 350 m, as per the norms, three MHCs are envisaged. Due to constraint in storage yard and the limitation of yard capacity, NMPT proposes only 2 MHCs in phase I (2020). The capacity of the berth is proposed to be kept with the minimum requirements in order to minimize the capital cost of the project, to optimize the productivity and minimize rate per TEU to be handled at the NMPT in comparison with other neighbouring ports. Similar proposal has been accepted by TAMP in its Order for fixation of Tariff for Container Terminal at NMPT (Case No.TAMP/56/2016-NMPT dated 01-03-2017). The optimal quay capacity for container handling is assessed as follows:

A = Number of gantry cranes deployed for work in an year (Harbour Mobile Cranes)	3 nos.
B = Number of working hours of gantry cranes in an year	8,760hrs (24 hrs x 365 days)
C = Average number of moves per gantry crane	20 nos.
D = TEU ratio	1.3
E = 70%	70%
Share of Container Cargo	75%
Thus, Optimal Quay Capacity = (A * B * C * D * E)*75%	3,58,722 TEUs

Based on the above, the Optimum Quay Capacity for Container Cargo is calculated to 3,58,722 TEUs. Further, in terms of tonnage handled, the Optimum Quay Capacity for Container Cargo is 5.38 MTPA.

(ii). Estimation of optimal yard capacity:

The total backup area available for Phase II is 14 hectares.

Total Area	Ha	14
G = Total ground slot	TEUs per Ha	360
H = Average Stack height	ratio	2.5
P = Period in No. of days	days	365
S = Surge factor	ratio	1.3
D = Average Dwell Time*	days	7
Thus, Optimal Yard Capacity = 0.7 * (G * H * P) / (S * D)	TEUs	3,53,769

\* Ground slots per hectare taken as 360 which is practically possible.

\* Average of 4 days for full containers & 10 days for empty containers.

Hence, the Total Optimal Yard Capacity for Container Cargo is 3,53,769 TEUs. Further, in terms of tonnage handled, the Optimum Yard Capacity for Container Cargo is 5.31 MTPA.

(c). Other Cargo:

Calculation of Optimum Capacity for Other Clean Cargo:

The parcel size as per DPR is 45000 Tonnes.

Share of Cargo = 25%

P1 = Handling rate per day of vessel = 10000 TPD

S1 = Percentage Share of Cargo = 100%

Optimum Quay Capacity = 0.7 \* (S1/100) \* P1 \* 365 \* 25%  
= 0.64 MTPA

As shown above, the optimal quay capacity for Other Cargo is estimated to be 0.64 MTPA.

(d). Optimal Terminal Capacity:

As per the Guidelines of 2008, optimal terminal capacity is the lower value of the optimal quay capacity or optimal yard capacity. According to the calculations undertaken in the earlier sections, optimal capacity is determined as below:

Parameters	Container Cargo		Other Cargo	Total
Quay Capacity	3,58,722 TEUs	5.38 MTPA	0.64 MTPA	
Yard Capacity	3,53,769 TEUs	5.31 MTPA	NA	
Optimal Capacity	3,53,769 TEUs	5.31 MTPA	0.64 MTPA	5.95 MTPA

(ii). Capital Cost:(a). **For Container Cargo:**

The Estimated Capital cost for Container Cargo Handling Facilities are given below:  
(₹ in crores)

Particulars	Units Nos.	Amount
<b>Civil Construction cost</b>		
Civil Works		69.75
Utilities		15.31
Sub total		85.06
<b>Container Handling equipment</b>		
Harbour Mobile Crane (HMC)	3	99.60
Reach Stacker	9	34.30
Empty Container Handler	2	5.89
Sub total		139.80
<b>IT System/ Instrumentation Cost</b> (2% of civil construction and container handling equipment cost)		4.50
<b>Other Cost including PMC and contingency</b> (10% of civil construction and container handling equipment cost)		22.94
<b>Operative and Financing Charges</b>		2.86
<b>Interest During Construction</b>		4.23
<b>Grand Total</b>		<b>259.38</b>

(b). **For Other Clean Cargo:**

The estimated cost for developing handling facilities for Other Cargo is shown in the table below:

Particulars	Amount (₹ in crores)
<b>Civil Construction cost</b>	0.00
<b>Container Handling equipment</b>	
Harbour Mobile Crane (2 nos.)	18.00
Mobile Hoppers (2 nos.)	1.00
<b>IT System/ Instrumentation Cost</b>	0.38
Sub total	19.00
<b>Miscellaneous Cost</b> (10% of civil and equipment cost)	1.94
<b>Grand Total</b>	<b>21.32</b>

## (c). The total estimated cost for developing handling facilities for container cargo and Other Cargo is shown in the table below:

Type of Cargo	Total Estimated Capital Cost (₹ in crores)
Container Cargo	259.38
Other Cargo	21.32
<b>Total</b>	<b>280.70</b>

(iv). **Operating cost:**

(a). For Container Cargo:

Calculation of Operating cost for Container Cargo:

(₹ in crores)			
Sr. No.	Particulars	Amount	Unit
<b>(i).</b>	<b>Power Costs</b>		
(a).	Power consumption	8.00	KWH/ TEU
(b).	Cost per Unit (KWH)	10.00	₹ / Unit
(c).	Power for illumination	3.94	₹ Crores
(d).	Power of Reefer Plugs	1.71	₹ Crores
(e).	Total Power cost	<b>5.65</b>	₹ Crores
<b>(ii).</b>	<b>Fuel Costs</b>		
(a).	Cost per Unit (Litre)	75.00	₹ / Litre
(b).	Fuel Cost = Fuel Consumption Norm x Fuel Rate x Optimal Capacity	10.61	₹ Crores
(c).	Additional Fuel for MHC (4000 hrs. @ 70 litres per hour/crane)	4.73	₹ Crores
(d).	Total Fuel Cost	<b>15.34</b>	₹ Crores
<b>(iii).</b>	<b>Hire Cost for Trucks</b>		
(a).	Hire Cost for Trucks	<b>6.21</b>	₹ Crores
<b>(iv).</b>	<b>Repair &amp; Maintenance Costs</b>		
(a).	Civil Assets (1% on civil work)	<b>0.85</b>	₹ Crores
(b).	Mechanical & Electrical Equipment including spares (2% on equipment cost)	<b>2.89</b>	₹ Crores
<b>(v).</b>	<b>Insurance Costs</b>		
(a).	Insurance Costs (1% of Gross Fixed Asset Value)	<b>2.29</b>	₹ Crores
<b>(vi).</b>	<b>Depreciation</b>		
(a).	Civil Work @ 3.17%	<b>2.70</b>	₹ Crores
(b).	Mechanical Work @ 9.50%	<b>13.28</b>	₹ Crores
(c).	IT / Instrumentation @ 16.21%	<b>0.73</b>	₹ Crores
<b>(vii).</b>	<b>License Fee for Land</b> (rentals for land and other port assets)		
(a).	Licence Fee per month for paved yard	51.58	₹ per sqm/ month
(b).	Licence Fee per month for open yard	27.86	₹ per sqm/ month
(c).	Licence Fee for Land	<b>8.23</b>	₹ Crores
<b>(viii).</b>	<b>Other Expenses</b>		
(a).	Other Expenses towards salaries and overheads (15% on gross fixed assets)	<b>34.40</b>	₹ Crores
<b>(ix).</b>	<b>Total Operating Costs at Optimal Capacity</b>	<b>92.57</b>	₹ Crores

(b). Calculation of Operating cost for other clean cargo handling:

(₹ in crores)			
Sr. No.	Particulars	Amount	Unit
<b>(i).</b>	<b>Power Costs</b>		
(a).	Power Consumption for illumination	24,00,000	kWh / Ha /year
(b).	Cost per Unit (KWH)	10.00	₹ / kWh
(c).	Total Power Charges	<b>0.07</b>	₹ Crores
<b>(ii).</b>	<b>Fuel Costs</b>		
(a).	Cost of Fuel	75.00	₹ / Litre
(b).	Fuel Consumption	70.00	Litres / hour / Crane
(c).	Number of Hours	4000.00	Hours
(d).	<b>Total Fuel Cost</b>	<b>1.58</b>	₹ Crores
<b>(iii).</b>	<b>Truck Lease Cost</b>		
(a).	Lease Cost	<b>0.60</b>	₹ Crores
<b>(iv).</b>	<b>Repair &amp; Maintenance Costs</b>		
(a).	Civil Assets (1% on civil work)	<b>0.00</b>	₹ Crores
(b).	Mechanical & Electrical Equipment including spares (2% on equipment cost)	<b>0.39</b>	₹ Crores
<b>(v).</b>	<b>Insurance Costs</b>		
(a).	Insurance Costs (1% of Gross Fixed Asset Value)	<b>0.19</b>	₹ Crores

<b>(vi).</b>	<b>Depreciation</b>		
(a).	Civil Work @ 3.17%	<b>0.00</b>	₹ Crores
(b).	Mechanical Work @ 9.50%	<b>1.81</b>	₹ Crores
(c).	IT / Instrumentation	<b>0.06</b>	₹ Crores
<b>(vii).</b>	<b>License Fee for Land</b>		
(a).	Licence Fee for Land	<b>0.00</b>	₹ Crores
<b>(viii).</b>	<b>Other Expenses</b>		
(a).	Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross fixed assets)	<b>0.97</b>	₹ Crores
<b>(ix).</b>	<b>Total Operating Costs at Optimal Capacity</b>	<b>5.67</b>	₹ Crores

(c). The total estimated operating cost for developing handling facilities for container cargo and other clean cargo is shown in the table below:

(₹ in crores)

Type of Cargo	Total Estimated operating Cost
Container Cargo	92.57
Other Clean Cargo	5.67
<b>Total</b>	<b>98.23</b>

(v). The return on capital employed is estimated at 16% on the gross block of assets.

(vi). Accordingly, the revenue requirement estimated by NMPT is as follows:

(a). Annual Revenue Requirement:

(₹ in crores)

Sl. No.	Particulars	Amount
1.	<b>For Container Cargo</b>	
(i).	ROCE @ 16% (259.38* 16%)	41.50
(ii).	Operating cost	98.23
(iii).	Total Revenue Requirement	134.07
2.	<b>For Other Clean Cargo</b>	
(i).	ROCE @ 16% (21.32* 16%)	3.41
(ii).	Operating cost	5.67
(iii).	Total Revenue Requirement	9.08

(b). Apportionment of Revenue Requirement:

(₹ in crores)

Particulars	For Container Cargo		For Other Clean Cargo	
Total Revenue Requirement	134.07		9.08	
Revenue apportionment for				
Cargo Handling Charges	120.66	90%	9.08	100%
Ground Rent Charges	9.38	7%	0.00	0%
Miscellaneous Charges	4.02	3%	0.00	0%

(vii). The tariff proposed by the NMPT to meet the estimated revenue requirement is as follows:

(a). Container Related Charge:

(i). Handling Charges:

(a). Normal & Reefer Containers (Upto 20' length):

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	3,005.04	2,404.03	1,803.03	1,442.42
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa	1,502.52	1,502.52	1,502.52	1,502.52
3.	From Container yard to Truck or vice versa	450.76	450.76	450.76	450.76

(b). The NMPT has also proposed separate tariff Phase-II for Normal & Reefer Containers (20' to 40' length), Normal & Reefer Containers (Above 40' length), Hazardous Containers, Transhipment Containers and Over Dimensional Cargo Container.

(ii). **Ground Rent Charges:**

Sr. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in ₹)					
		Foreign			Coastal		
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length	Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length
1.	Import-loaded						
	First 4 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	5-8 days	185.59	371.17	556.76	185.59	371.17	556.76
	9-15 days	371.17	742.36	1,113.53	371.17	742.36	1,113.53
	Thereafter	742.36	1,484.71	2,227.07	742.36	1,484.71	2,227.07
2.	Export-Loaded						
	First 5 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	6-8 days	185.59	371.17	556.76	185.59	371.17	556.76
	9-15 days	371.17	742.36	1,113.53	371.17	742.36	1,113.53
	Thereafter	742.36	1,484.71	2,227.07	742.36	1,484.71	2,227.07
3.	Import / Export – Empty						
	First 4 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	5-8 days	185.59	371.17	556.76	185.59	371.17	556.76
	9-15 days	371.17	742.36	1,113.53	371.17	742.36	1,113.53
	Thereafter	742.36	1,484.71	2,227.07	742.36	1,484.71	2,227.07
4.	Transhipment – Loaded						
	First 15 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	16-30 days	185.59	371.17	556.76	185.59	371.17	556.76
	Thereafter	371.17	742.36	1,113.53	371.17	742.36	1,113.53
5.	Transhipment – Empty						
	First 7 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	8-15 days	185.59	371.17	556.76	185.59	371.17	556.76
	Thereafter	371.17	742.36	1,113.53	371.17	742.36	1,113.53

(iii). **Miscellaneous Charges:**

(a). **Reefer Monitoring and Connection:**

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	Additional charges per 4 hours or part thereof for electricity consumption and monitoring of reefer containers	308.75	308.75	308.75	308.75

(b). **Other Services Rendered:**

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	Shifting of containers from one yard to another yard within the terminal for customs inspection or any other Purposes and subsequent loading of Containers for delivery.	1,497.42	1,497.42	1,497.42	1,497.42
2.	Additional service charges for stacking Containers in designated yard for custom examination or for any other purpose by prior arrangement.	449.23	449.23	449.23	449.23

(c). **Opening of Hatch Cover and Replacing it:**

Sl. No.	Description	Rate per Hatch Cover (in ₹)	
		Foreign Vessel	Coastal Vessel
		Loaded	Loaded
1.	When placing it on the Quay	5,989.67	3,593.80
2.	Without placing it on the Quay	2,902.20	1,741.33

(d). One Hatch to another Hatch or within the Same Hatch:

Sl. No.	Description	Rate per Hatch Cover (in ₹)			
		Foreign Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	Hatch to hatch shifting (involving 1 move only)	1,497.42	1,497.42	898.45	898.45
2.	Other than (a) mentioned above	5,989.67	5,989.67	3,594.00	3,594.00

(b). Other Clean Cargo related charges:  
**Cargo Handling Charges:**

Sl. No.	Commodity	Rate per tonne (in ₹)	
		Foreign	Coastal
1	Handling Charges for - Fertilizer, Limestone, Gypsum, Dolomite	161.47	96.88

(viii). **Performance standard:**

The estimated performance standards are same as estimated in proposal dated 11 September 2018 except one minor correction in proposed Gross Berth Day Output for main line vessels at as “20 moves per hour per crane” instead of “20 moves per hour”.

9.3. The NMPT has submitted the revised detailed Project Report and Board Resolution approving revised proposal as well for the said project along with its revised proposal.

10. The NMPT vide its email dated 20 December 2018 has also confirmed that revised proposal dated 23 November 2018 is uploaded on website of NMPT as well.

11.1. However, on perusing the NMPT letter dated 23 November 2018 furnishing revised calculation for Phase-I and Phase-II, it was seen that there are still few gaps in the calculation and information on a few points furnished by NMPT which was pointed out to the Port.

11.2. On review of its proposal dated 23 November 2018, the NMPT vide its email dated 29 December 2018 has made the following submissions:

- (i). The Feasibility Report of proposal for Upfront Tariff Setting for mechanisation of Berth No.14 for handling of Containers and other clean Cargo envisages the project in 2 phases. The proposal of NMPT had initially sought approval of reference tariff for phase-I of the said project. However, since as per the feasibility Report additional investments on equipment are envisaged in Phase-II, the prospective bidders sought tariff for both the Phases before bidding to enable the bidders to prepare the business Plan. Accordingly NMPT submitted proposal for Reference Tariff for the two phases vide its letter dated 23 November 2018.
- (ii). Based on the observations made by TAMP vide letter dated 13 November 2018 to furnish its reply to additional information / clarification on the original proposal of NMPT the original proposal was reviewed and updated. After updation the proposed tariff for the two phases computes as follows:

Particulars	Container		Cargo	
	Phase I	Phase II	Phase I	Phase II
Proposal submitted to TAMP	2,976.70	3,005.04	146.80	161.47
Proposed rate (after review and updation)	3,107.54	3,034.17	83.04	84.37

NMPT has also considered different other options for having separate Tariff for the two Phases. As one of the options ‘Container cargo’: ‘Other cargo’ sharing pattern was taken at 90:10 for Phase II instead of 75:25 as taken for Phase I. The tariff under this option is as follows:

<b>Particulars</b>	<b>Container</b>		<b>Cargo</b>	
	<b>Phase I</b>	<b>Phase II</b>	<b>Phase I</b>	<b>Phase II</b>
Proposed rate (after review and updation)	3,107.54	3,145.30	83.04	60.21

The other option considered was to escalate the Operating cost for Phase II by 3%. Under this option the tariff was as follows:

<b>Particulars</b>	<b>Container</b>		<b>Cargo</b>	
	<b>Phase I</b>	<b>Phase II</b>	<b>Phase I</b>	<b>Phase II</b>
Proposed rate (after review and updation)	3,107.54	3,242.82	83.04	89.42

After considering all the above options, it was clear that Phase II tariff will be less than Phase I Tariff (after applying indexation factor to Phase I Tariff). This will be a negative factor to attract the bidders for this project.

- (iii). In view of the forgoing, it is proposed to withdraw the NMPT present proposal for fixation of reference tariff for Mechanization of Berth No.14 for handling containers and other clean cargo on DBFOT basis at NMPT following the principles of tariff guidelines of 2008 under Tariff Guidelines, 2013 in two Phases. NMPT will examine and submit the new proposal.

12.1 The NMPT vide its letter dated 29 December 2018 has come up with another revised proposal for the same project for fixation of Reference Tariff for Mechanization at Berth No.14 for handling containers and other clean cargo on DBFOT basis at NMPT adopting Reference Tariff approved by this Authority vide Order No.TAMP/56/2016-NMPT dated 04 January 2017 for the same project at berth no.8 on PPP mode at NMPT, under the revised Guidelines for Determination of Tariff for Port Projects at Major Ports, 2013. The main submissions made by the NMPT in the proposal are summarized below:

- (i). This project envisages mechanization of berth no.14 on PPP mode at NMPT for handling containers and other clean cargo at an estimated capital cost of `280.71 Crores (Rupees Two Hundred Eighty Crores and Seventy One Lakhs) only. The mechanization of berth no.14 will enable efficient handling of containers and other clean cargo. The project will be taken up in 2 phases. The Optimal Capacity of the terminal shall be 3.10 MTPA in Phase-I and shall be upgraded to 5.95 MTPA in Phase-II. The concession period for the project is 30 years. Phase-I of the project is scheduled to be completed within 12 months from the date of award of concession and Phase-II shall be commenced within 18 months of achieving 1.80 lakhs TEUs or within 7 years of commencement of commercial operation of Phase-I, whichever is earlier. The second phase shall be completed within one year of commencement of work.
- (ii). (a). The equipment proposed for this project consist of 2 nos. of Harbour Mobile Cranes (MHCs) of 100T capacity, 6 nos. of Reach Stackers, 1 Empty Container Handler and 2 Mobile Hoppers in Phase-I. In addition to this, 1 no. of MHC of 100T capacity, 3 nos. of Reach Stackers, 1 Empty Container Handler are proposed to be installed in Phase-II.
- (b). Total 9.24 Ha area (6.5 Ha stacking area, 1.225 Ha berth area and 1.513 Ha area behind berth) will be provided to concessionaire in Phase-I and an additional 7.5 Ha stacking area shall be provided in Phase-II for developing this facility at NMPT.
- (iii). Salient Features of the proposed project are as follows:

<b>Particulars</b>	<b>Details</b>
Name of Project	Mechanization of Berth No.14 for handling Containers and Other Clean Cargo on DBFOT basis at NMPT.
Location of the project	NMPT
Optimal capacity of Terminal	3.10 MTPA (Phase-I) / 5.95 MTPA (Phase-II)
Land Area	9.24 Ha (Phase-I) / 7.5 Ha (Phase-II)
Quay Length	350 m
Berthing facility Features:	
Design Vessel Size For berths	90,000 DWT / 4000 TEU
Draft at Berths	14.0 m

Total length of Approach channel	7.5 km	
Dredge Depth in the Navigational channel	(-) 15.4 m below CD	
Capital Cost Estimates	Phase-I (₹ Crores)	Phase-II (₹ Crores)
Civil Cost	7.36	62.39
Mechanical	97.60	76.51
Miscellaneous Assets	2.10	2.78
Engineering and Project Management	5.35	7.08
Contingency	5.35	7.08
Preoperative & Financing Charges	2.87	--
Interest During Construction	4.23	--
<b>Grand Total</b>	<b>124.86</b>	<b>155.85</b>
<b>Total Capital Cost</b>	<b>₹ 280.71 Crores</b>	

- (iv). NMPT has already issued Request for Qualification (RFQ) in June, 2018 for the current project. The RFP for the project will be prepared based on the Reference Tariff submitted in the proposal and approved by this Authority.
- (v). The present project is basically a Container Terminal in which 25% other clean cargo will be handled along with containers 75% share. TAMP had notified tariffs for a similar project viz. Development of Container Terminal and for handling other cargo at berth no.8 on PPP mode at NMPT vide Gazette No.84 dated 01 March 2017. Therefore, NMPT proposes to follow the Reference Tariff for the present project by considering indexation factor as 1.20% for year 2017-18 and 2.07% for year 2018-19 in pursuance to the annual indexation factors notified by this Authority.
- (vi). Performance Standards:
- (a). The Performance standard for handling of containers have been proposed at 20 moves per hour per crane as against 25 moves per hour per crane, which was notified in the for berth no.8 on PPP mode at NMPT vide Gazette No.84 dated 01 March 2017. The above deviation has been proposed owing to the change in handling equipment. In the present proposal, MHCs have been proposed for handling containers instead of RMQCs. Since efficiency of MHC is lower than that of RMQC, achieving same handling rate using MHCs is a practical constraint.
  - (b). As regards other clean cargo, port has proposed Performance Standard at 12,500 T/day as against 7560 T/day notified earlier since the handling equipment has been changed to MHCs from Ship's gear. MHC can achieve a much higher handling rate.
  - (c). The transit storage dwell time for loaded and empty containers has been proposed as 4 days and 10 days respectively. The same has been recommended in the DPR based on the projected traffic, handling equipment and ground slots available.
- (vii). The highest upfront tariff adopted by the Port vide Order No.TAMP/56/2016-NMPT dated 04 January 2017 for fixation of Reference Tariff for the current project is representative.

12.2. The NMPT has attached the proposed ‘Reference Tariff Schedule’ adopting the SOR approved by this Authority vide No.TAMP/56/2016-NMPT dated 04 January 2017 and applying indexation factor of 1.20% for the year 2017-18 and 2.07% for the year 2018-19.

The proposed Reference Tariff Schedule does not include storage charge. A note is inserted to state that storage has not been prescribed as DPR does not propose any storage area for other clean cargo.

12.3. The Performance Standards proposed by the NMPT are as follows:

(a). Gross Berth Output:

(i). **Container Cargo:**

Cargo Category	Indicative Norms
Container (Mainline vessel)	(20 moves per hour)

(Feeder vessel)	(14 moves per hour)
-----------------	---------------------

(ii). **Other Clean Cargo:**

Cargo Category	Indicative Norms
Mixed dry bulk cargo - Other Clean Cargo (Fertilizer, Limestone, Gypsum, Dolomite) using ship gear	12,500 T/day

(b). **Transit Storage Dwell Time:**

Transit Storage Dwell Time	
- <b>Full Container</b> (at terminal)	4 days
- <b>Empty Container</b> (at terminal)	10 days

12.4. Subsequently, in continuation to its earlier letter dated 29 December 2018, NMPT vide its email dated 01 January 2019 has confirmed that the subject proposal has been forwarded after the Port obtaining approval of Competent Authority of NMPT.

13. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

14. With reference to the totality of the information collected, the following position emerge:

- (i). The proposal of the New Mangalore Port Trust (NMPT) is for fixation of Reference Tariff for Mechanization of Berth No. 14 for handling containers and other clean cargo on Design, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis at NMPT. The port has filed the proposal under the reference tariff guidelines 2013 adopting Reference Tariff approved by this Authority for development of container terminal and for handling other cargo at berth no.8 on Public Private Partnership (PPP) mode at NMPT for a period of 30 years vide Order No.TAMP/56/2016-NMPT dated 04 January 2017.

The Association of New Mangalore Port Stevedores (ANMPS), Mangalore Steamer Agents Association (MSAA), Mangalore Custom House Agents Association (MCHAA), New Mangalore Port C & F Agents Association (NMPCFAA) and New Mangalore Port Users Welfare Association (NMPUWA) have objected to the mechanisation of berth no.14 on PPP mode and suggested for mechanisation of the berth other than berth no.14. The mandate given to this Authority under section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 is to fix the SOR and conditionalities governing of the application of SOR for the services rendered by a Port Trust or by person authorised under Section 42 of the Act. The Authorisation by a Port Trust and the port facility to be authorised for the services rendered by an Operator falls under the domain of the Port Trust. This Authority cannot go into the objections of the above said Association for Mechanisation of berth No.14 on PPP mode.

The validity of the rates approved in the said Order is for 30 years subject to indexation of the prescribed rate at 60% of WPI with base year 01 January 2016.

As brought out in earlier paragraphs, the port invited bids based on the reference tariff approved by this Authority in January 2017 for the development of container terminal and for handling other cargo at berth no.8 on PPP mode. However, due to poor response, the NMPT has discharged the tender. The NMPT has, therefore, decided to go for a fresh proposal for Mechanization of Berth No.14 for handling of Containers and Other Clean Cargo at NMPT and to re-invite bids. The NMPT has already issued Request For Qualification (RFQ) in June, 2018 for the project “Mechanization of Berth No.14 for handling Containers and Other Clean Cargo on DBFOT basis at NMPT. Since the Request for Proposal (RFP) documents for the project should contain reference tariff for the project, the NMPT has submitted the current proposal seeking approval of reference tariff adopting the reference tariff approved by this Authority vide Order dated 4 January 2017 at NMPT for the same project applying applicable annual indexation factor.

- (ii). As brought out in the factual portion of the note, the equipment profile envisaged in the earlier project for Mechanisation of Berth No.8 for handling container and clean cargo, was RMQCs and Rubber Tyred Gantry Crane (RTGCS) for container handling and ship gears for handling other clean cargo. In current proposal, the NMPT envisages mechanisation of for berth no.14 for handling container and

clean cargo with deployment of 2 nos. of Harbour Mobile Cranes (MHCs) of 100T capacity, 6 nos. of Reach Stackers, 1 Empty Container Handler and 2 Mobile Hoppers in Phase-I and in addition to this, 1 no. of MHC of 100T capacity, 3 nos. of Reach Stackers, 1 Empty Container Handler are proposed to be installed in Phase-II. The Port has confirmed that the total capital cost of current project at `280.71 crores is comparable to the capital cost of `278.96 crores considered to arrive at the reference tariff approved by this Authority vide Order dated 04 January 2017. The current proposal filed by NMPT has been approved by the Competent Authority of the Port.

The NMPT has, therefore, filed a proposal seeking approval of Reference Tariff for Mechanization of Berth No.14 for handling containers and other clean cargo on DBFOT basis at NMPT adopting ceiling tariff fixed by this Authority vide Order No.TAMP/56/2016- NMPT dated 04 January 2017 after applying applicable indexation factor.

- (iii). Clause 2.2. of the Revised Tariff Guidelines of 2013, inter alia, stipulates that the Reference Tariff to be proposed by the port will be the highest tariff fixed for that commodity / service in the concerned Major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines.

The berth length of the current project at Berth No. 14 at 350 mtrs which is found to be same as the berth length of Berth No. 8 for which reference tariff was approved in January 2017. The cargo profile i.e. proposed i.e. container handling and other clean cargo viz. dolomite, fertilizer, gypsum and limestone are also the same in the earlier project and current project.

- (iv). It is relevant to state that port had filed a separate proposal seeking reference tariff based on Phase-I investment for the current project. The proposal was taken up for consultation and joint hearing was held. Additional information / clarification sought from the port. Subsequently, port based on the request made by the prospective bidders had revised its proposal and furnished rates in phase wise manner as follows for the above level of investments:

Particulars	Phase I		Phase II	
	Container	Cargo	Container	Cargo
Proposal submitted to TAMP (in `)	3,107.54	83.04	3,034.17	84.37
Investment (₹ in crores)		124.86		155.85

Since the tariff for the main item, for the activity of movement from ship to container yard or vice versa for Phase-II with additional investment worked out less than Phase-I tariff (which is on account of increase in optimal capacity in Phase-II), the port has withdrawn its proposal citing that the above said tariff will be a negative factor for this project. Thus, though the port envisages investment to be made by the bidders in two phases this does not have any significant impact on final tariff. In fact, the tariff for Phase-II worked out by NMPT is lower than Phase-I tariff. In short, the proposal of the NMPT fits in options prescribed in clause 2.2 of the Reference Tariff Guidelines, 2013.

- (v). The Port has vide its letter dated 11 September 2018 has stated that based on reference tariff approved by this Authority vide Order dated 4 January 2017 for deployment of container terminal and for handling other cargo at berth no.8. Port had invited bids. However, only one bid was received and hence bid was discharged for said project. Therefore, the Port has now filed fresh proposal with some modification in the equipment profile.
- (vi). In view of the above position and recognising that the reference tariff approved by this Authority vide Order No.TAMP/56/2016-NMPT dated 4 January 2017 after consulting the stakeholders is based on the norms and principles of the Upfront Tariff Guidelines of 2008 as permissible under Reference Tariff Guidelines of 2013, this Authority goes with the proposal of the NMPT for adoption of the reference tariff approved in the said Order. The port has confirmed that the highest Reference Tariff approved vide Order dated 04 January 2017 for development of container terminal and for handling other cargo at berth no.8 is representative enough for the current project.
- (vii). In the Reference Tariff schedule for development of container terminal and for handling other cargo at berth no.8 approved by this Authority vide Order No.TAMP/56/2016- NMPT dated 04 January 2017, note no.5(i) prescribes that the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2016 and 1 January of the relevant year. Since the base year of WPI for indexation in the said Order is prescribed as 1 January 2016, the NMPT has proposed indexed rate after applying indexation factor at 1.20% for year 2017-18 and 2.07% for year 2018-19 announced by this Authority for Major Ports under Tariff Policy, 2015 for the respective years.

The indexed rate proposed by NMPT applying indexation factor at 1.20% for year 2017-18 and 2.07% for year 2018-19, over the rates approved by this Authority with base year January 2016 is found to be in order with clause 2.2. of the Tariff Guidelines, 2013. Therefore, cargo-wise indexed rate proposed by NMPT indexing the adopted rate approved in January 2017 Order is approved.

The Port has proposed indexed rate for all the tariff items of container handling adopting the reference tariff in the SOR approved January 2017 Order after applying applicable indexation. As regards other cargo, the SOR approved in January 2017 prescribes cargo handling charge and storage charge. The Port has proposed indexed rate for cargo handling charge. However, as regards storage charge, the NMPT has not proposed indexed storage charges on the ground that as no storage area for other clean cargo is envisaged in the DPR. The Port has proposed a note in this regard. Since no storage facility is envisaged for storage of clean cargo the proposal of NMPT not to propose storage charge for other clean cargo is accepted. The note proposed by NMPT is incorporated in the SOR as proposed by the Port with slight modification.

- (viii). (a). For other clean cargo, the note under the schedule of cargo handling charge prescribed in the SOR approved by this Authority in the Order dated 4 January 2017 is modified by the Port to exclude storage services from the list of services covered under composite cargo handling charge. The proposed modified note is approved as storage for other cargo is not envisaged by the Port in the scope of the work of BOT Operator in the current project.
- (b). The NMPT has proposed to delete note no.(v) and (vi) prescribed in the adopted Scale of Rates dated 04 January 2017. The said two notes relate to conversion of Container related charges denominated in US dollar terms into equivalent Indian Rupee and review of exchange rate. Since no dollar denominated rates are prescribed in the proposed SOR, the proposed deletion is in order and hence is accepted.
- (c). The NMPT has proposed to insert the two notes approved by this Authority vide Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 25 September 2018 regarding concession in vessel related charges and cargo related charges on coastal goods transported between an Indian port on east coast and another Indian port on west coast or vice versa, by a vessel through the territorial waters of Sri Lanka or Bangladesh. Since the proposed notes are in line with the common Order approved by this Authority for incorporation in SOR of all Major Port Trusts and BOT operators, the same is prescribed as proposed by the Port.
- (d). The note no.vii(a) and (b) of the proposed SOR proposes interest on delayed payments / refunds at 15% per annum. The relevant note prescribed in the adopted SOR approved in January 2017 Order stipulate penal interest for delayed payment / refund at 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India. In the other upfront tariff / reference tariff cases also penal interest is prescribed at 2% above Prime Lending Rate of the State Bank of India. That being so, the proposed notes is modified in line with the general prescription in the other upfront / reference tariff cases.
- (e). The unit of levy for miscellaneous charges for movement of containers within the hatch or from hatch to hatch prescribed in the adopted SOR approved in January 2017 Order is “rate per hatch cover”. The NMPT has proposed to modify it as ‘Rate per TEU (‘)’. The modified unit of levy is in line with prescription in the upfront / reference tariff approved by this Authority in other Container Terminals vide Order no.TAMP/65/2014-JNPT dated 16 March 2015 and Order no.TAMP/71/2017-BMCTPL dated 27 December 2017 etc. Therefore, the proposed modification by the port in unit of levy for movement of containers within the hatch or from hatch to hatch as ‘Rate per TEU (‘)’ instead of “rate per hatch cover” is approved.
- (ix). The note proposed by NMPT governing the indexation of reference tariff for future period is with reference to 1 January 2019. Since the reference tariff is to be notified in the year 2019 duly, indexation for future period will be with reference to 1 January 2019. Therefore, the general note as proposed now by NMPT is notified without any modification.
- (x). All the other conditionalities governing the application of the rates as approved in the Scale of Rates of the Order dated 04 January 2017 proposed for incorporation by the NMPT is prescribed as proposed by the Port.

(xi). Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. The Performance standard for handling of containers has been proposed at 20 moves per hour per crane as against 25 moves per hour per crane, notified in the adopted reference tariff Order dated 04 January 2017 which was based on handled by RMQC. The Port has justified that in the current proposal, handling equipment envisaged is 100T MHCs as against handling by RMQCs in the January 2017 Order. The Port has stated that efficiency of MHC is lower than that of RMQC. Hence achieving same handling rate of 25 moves / hour / crane using 100T MHC is a practical constraint. In this regard it is relevant to state that for 100T HMC, the handling norm considered by this Authority for container is 20 moves / hour / crane in other cases where HMC is envisaged by the port. In view of the above position and justification furnished by the Port, Performance Standard proposed by the port is approved and prescribed.

For feeder vessel, the Performance Standard approved in January 2017 Order is 17 moves / hour. In the current proposed, the Port has proposed Performance Standard for feeder vessel of 14 moves / hour/crane. For reasons explained earlier, the proposed Performance Standard for feeder vessel is prescribed at 14 moves / hour per crane as proposed by the Port.

The Performance Standards for other cargo prescribed in January 2017 Order is 7,560 T / day which is for handling by ship gears. In the current proposal, Port envisages to handling other clean cargo through 100T HMC. The Port has, therefore, proposed Performance Standard for other clean cargo at 12,500 T/day as against 7,560 T/day notified earlier. The handling rate considered by this Authority for 100T HMC in other cases is 12,500T / day per HMC for handling dry bulk cargo. Hence, the Performance Standard proposed is approved. Since the handling rate is per HMC, it is corrected as i.e. 12,500T / day / HMC.

The Performance Standard for transit storage dwell time prescribed in January 2017 Order is 4 days for Import container and 5 days for export container. In the current proposal, the Port has proposed Performance Standards at 4 days for laden and 10 days for empty container citing that it is recommended in the DPR based on projected traffic, handling equipment and ground slots available. Since the proposal Performance Standard is stated to be as per the DPR, this Authority goes with the proposal of the Port relying on the position clarified by the Port.

(xii). **If there is any error apparent on the face of records considered or for any other justifiable reasons, the NMPT may approach this Authority for review of the reference tariff fixed, prior to completion of bidding process of the project giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.**

15.1. Subject to above, the Reference Tariff Schedule and the Performance Standards for handling containers and other clean cargo at Berth No.14 as proposed by the port are attached as **Annex – I** and **Annex – II** respectively.

15.2. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, the proposed Reference Tariff Schedule for handling containers and other clean cargo at Berth No.14 at NMPT is approved and notified along with the Performance Standards, which is attached as **Annex – I** and **Annex – II**. The approval of this Authority is granted subject to Board of Trustees of NMPT according approval to the proposed Reference Tariff and Performance Standards for this project

15.3. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the NMPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects.

16.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the “Performance Linked Tariff”) from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year

(and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

16.2. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation, as the case may be.

16.3. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the NMPT on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

16.4. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

16.5. After considering the views of the NMPT, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

16.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

16.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

16.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding NMPT. The NMPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

16.9. Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

16.10. The PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

16.11. This Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data/ information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. The decision of this Authority in this regard would be final.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./555/18]

## ANNEX – I

**INDEXED REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR MECHANISATION OF BERTH NO.14 FOR HANDLING  
OF CONTAINERS AND OTHER CLEAN CARGO ON DBFOT BASIS AT NEW MANGALORE  
PORT TRUST**

**1. DEFINITIONS**

- (i) **“Back To Town Container”** shall mean a container entering the port for export but unable to be exported for whatever reason and taken back to town.
- (ii) **“Coastal vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other Port or place in India having a valid coastal license issued by the Competent Authority/ Directorate General of Shipping.
- (iii) **“Container”** shall mean the standard ISO container, suitable for the transport and stacking of cargo and must be capable of being handled as a unit and lifted by a crane with a container spreader.
- (iv) **“Day”** shall mean the period starting from 6.00 am of a day and ending at 6.00 am on the next day.
- (v) **“Demurrage”** shall mean charges payable for storage of containers in transit area within the Terminal premises beyond free period, as specified in the Scale of Rates.
- (vi) **“Export container”** means a container arrived by road or Train, stored in container yard and loaded on the assigned vessel.
- (vii) **“Foreign-going vessel”** shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (viii) **“Free period”** shall mean the period during which container is allowed storage free of demurrage charges/ground rent and this period shall exclude Customs notified holidays and Terminal’s non-operating days.
- (ix) **“Full Container Load”** (FCL) shall mean a container containing cargo belonging to one consignee in the vessel’s manifest.
- (x) **“Hazardous container”** means a Container containing hazardous goods as classified under IMO (International Maritime Organisation).
- (xi) **“ICD”** shall mean Inland Container Depot.
- (xii) **“Import container”** means a container discharged from one vessel, stored in container yard and transported out through Road or Train.
- (xiii) **“Less than a Container Load”** (LCL) shall mean a container containing cargo belonging to more than one consignee in the vessel’s manifest.
- (xiv) **“Normal Container”** shall mean general type containers, not falling under special categories mentioned subsequently.
- (xv) **“Other Cargo”** shall mean Fertilizer, Limestone, Gypsum and Dolomite.
- (xvi) **“Over dimensional Container”** shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. Damaged Containers (including boxes having corner casting problem) and Container requiring special devices for lifting is also classified as Over Dimensional Container.
- (xvii) **“Per day”** shall mean a calendar day or part thereof unless otherwise stated.
- (xviii) **“Port”** shall mean New Mangalore Port Trust.
- (xix) **“Port area”** means the custom bound area / Port operational Area of the Port.

- (xx) "**Reefer Container**" shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (xxi) "**Shut out Container**" shall mean a container, which enters into the Terminal as an export intake for a particular vessel as indicated by the Vessel Identification Advice No.(VIAN) Container Advance Information List (COPRAR) and is not shipped into the particular vessel for reasons whatsoever.
- (xxii) "**Transhipment Container**" shall mean a container, which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported through other vessel.
- (xxiii) "**VIAN**" shall mean Vessel Identification Advice Number.
- (xxiv) "**Week**" shall mean a period of 7 days.

## **2. GENERAL TERMS & CONDITIONS**

- (i) The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii) System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
  - (a) A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
  - (b) A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (iii) Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate
  - a. In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - b. In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
  - c. For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (iv) Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
  - a. Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
    - (i) Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
    - (ii) Not converted\* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

\* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.

- (b) In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal

cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.

- (v). (a) Coastal goods transported between an Indian port on east coast and another Indian port on west coast or vice versa, by a vessel through the territorial waters of Sri Lanka, whether or not calling any port in Sri Lanka in between and without change of vessel in terms Notification No.38/2018-Customs (N.T.) dated 11 May 2018 of Central Board of Indirect Taxes and Customs shall be eligible for concession in vessel related charges and cargo related charges.
- (b). Coastal goods transported between an Indian port on east coast and a river port in India or vice versa, by a vessel through a route passing through the Bangladeshi waters and without change of vessel in terms Notification No.38/2018-Customs (N.T.) dated 11 May 2018 of Central Board of Indirect Taxes and Customs shall be eligible for concession in vessel related charges and cargo related charges.
- (vi) (a) The container related charges for all Coastal containers should not exceed 60% of the normal container related charges.
- (b) The cargo / container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL including Crude Oil, iron ore and iron pallets, should not exceed 60% of the normal cargo/container related charges.
- (c) In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from / to quay, to / from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (d) Container / cargo from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transhipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (e) The charges for coastal containers / cargo shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (vii). Interest on delayed payments / refunds:
  - (a) The user shall pay interest at the rate of 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India (SBI), on the delayed payments of any charge under the Scale of Rates.
  - (b) Likewise, the Port Trust shall pay penal interest at the rate of 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India (SBI), on delayed refunds.
  - (c) The delay in refunds by the operator will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of the documents required from the users, whichever is later.
  - (d) The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963 and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (viii) Containers less than and up to 20' in length will be reckoned as one TEU for the purpose of tariff.
- (ix) No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is `100/- or more. Likewise, operator shall not raise any supplementary or under charge bills, if the amount due to Terminal is `100/- or less.
- (x) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (xi) (a) The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if he so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.

- (b) The operator may also, if he so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the users in the rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates does not exceed the ceiling level.
- (c) The operator should notify the public such lower rates and/ or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further charges in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rate notified by the Authority.
- (xii) Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator.
- (xiii) In case a vessel idles due to breakdown or non-availability of the shore based facilities of the operator or any other reasons attributable to operator, rebate equivalent to berth hire charges payable to the New Mangalore Port Trust accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by the operator.

### **3. CONTAINER RELATED CHARGES**

#### **3.1 GENERAL TERMS AND CONDITIONS**

- (i) Containers less than and up to 20' will be reckoned as one TEU (Twenty-feet Equivalent Unit) and more than 20' and up to 40' will be reckoned as one FEU (Forty-feet Equivalent Unit) for the purpose of tariff.
- (ii) All charges for containers more than 20' in length and upto 40' in length will be 150 percent of the applicable charges prescribed and for containers above 40' in length it will be 200 percent of the applicable charges prescribed on per TEU basis in the Scale of Rates.
- (iii) Containers other than that of standard size requiring special devices/slings/handling will be charged twice the applicable rates. Such containers will also include damage containers and any other type requiring special devices.

#### **3.2 Charges for Handling and Movement of Containers**

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerised cargo passing through the port.

##### **A. Normal and Reefer Containers**

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	3125.51	2500.42	1875.31	1500.24
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa	1562.75	1562.75	1562.75	1562.75
3.	From Container yard to Truck or vice versa	468.82	468.82	468.82	468.82

##### **B. Hazardous Containers**

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)	
		Foreign Container	
		Loaded	Loaded
1.	From Ship to container yard or vice versa	3906.89	2344.13
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa	1953.44	1953.44
3.	From Container yard to Truck or vice versa	586.03	586.03

##### **C. Transhipment Containers**

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	Transhipment container	3906.89	3125.51	2344.13	1875.31

**Notes:**

- (iii) A container originally declared as transhipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transhipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.
- (iv) A container from foreign port landing at the container terminal for subsequent transhipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transhipment charges prescribed for foreign going vessels and 50% of that prescribed for coastal category.

**D. Over Dimensional Cargo Containers**

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in `)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	6251.03	5000.81	3750.61	3000.50
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa	3125.51	3125.51	3125.51	3125.51
3.	From Container yard to Truck or vice versa	937.65	937.65	937.65	937.65

**General Note:** The consolidated charges as above include the following elements viz., stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, wharfage on tareweight of containers, wharfage on containerized cargo & transportation.

**3.3 Dwell Time Charges for Container, stored in the Port Premises**

S. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in `)					
		Foreign			Coastal		
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length	Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length
1.	Import-loaded						
	First 4 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	5-8 days	193.03	386.05	579.08	193.03	386.05	579.08
	9-15 days	386.05	772.12	1158.17	386.05	772.12	1158.17
	Thereafter	772.12	1544.23	2316.35	772.12	1544.23	2316.35
2.	Export-Loaded						
	First 5 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	6-8 days	193.03	386.05	579.08	193.03	386.05	579.08
	9-15 days	386.05	772.12	1158.17	386.05	772.12	1158.17
	Thereafter	772.12	1544.23	2316.35	772.12	1544.23	2316.35
3.	Import/Export-Empty						
	First 4 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	5-8 days	193.03	386.05	579.08	193.03	386.05	579.08
	9-15 days	386.05	772.12	1158.17	386.05	772.12	1158.17
	Thereafter	772.12	1544.23	2316.35	772.12	1544.23	2316.35
4.	Transhipment-Loaded						
	First 15 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	16-30 days	193.03	386.05	579.08	193.03	386.05	579.08
	Thereafter	386.05	772.12	1158.17	386.05	772.12	1158.17
5.	Transhipment-Empty						
	First 7 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	8-15 days	193.03	386.05	579.08	193.03	386.05	579.08
	Thereafter	386.05	772.12	1158.17	386.05	772.12	1158.17

**Notes:**

- i. (a) Free dwell-time (storage) period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the container and for export containers the free period shall commence from the time container enters the terminal.

- (b) For the purpose of calculation of free time, Custom notified holidays and Terminal's non-operating days shall be excluded.
- ii. Transhipment containers subsequently changing the mode of dispatch locally or to the container freight station for destuffing/stuffing shall lose the concessional dwell time as prescribed in Item (4) above. Dwell time charges for such containers shall be recovered at par with import containers as prescribed in item no. 1 or 2 as applicable.
  - iii. The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment/ delivery.
  - iv. Over high and over dimensional containers shall attract thrice the normal applicable charges.
  - v. Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges.
  - vi. In the case of auction containers, after the auction is over, the empty containers will attract the dwell time charges as empty containers from the following day the destuffing is completed.
  - vii. Free storage period for export loaded and empty containers shall commence from the time the container enters the terminal.
  - viii. The storage charges shall not accrue for the period during which the operator is not in a position to deliver containers for reasons attributable to it when requested by the user.
  - ix. The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following:
    - 1. The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
    - 2. If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
      - b. the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
      - (b) the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
    - (iii) The container Agent / MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all the necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing of cargo.
    - (iv) Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

### **3.5 Charges for Miscellaneous Services rendered to the Container Vessels**

#### **A. Reefer Monitoring and Connection**

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty

1	Additional charges per 4 hours or part thereof for electricity consumption and monitoring of reefer containers	321.12	321.12	321.12	321.12
---	--	--------	--------	--------	--------

Note: Additional electricity charge at the prescribed rates will be applicable in case of Reefer Containers also.

#### B. Other Services Rendered

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Shifting of containers from one yard to another yard within the terminal for customs inspection or any other purpose and subsequent loading of containers for delivery.	1557.45	1557.45	1557.45	1557.45
2	Additional service charges for stacking containers in designated yard for custom examination or for any other purpose by prior arrangement.	467.23	467.23	467.23	467.23

#### C. Opening of Hatch Cover and Replacing it

S. No.	Description	Rate per Hatch Cover (in ₹)	
		Foreign Going Vessel	Coastal Vessel
		Loaded	Loaded
1	When placing it on the Quay	6229.77	3737.87
2	Without placing it on the Quay	3018.54	1811.13

Note: If only one operation is carried out, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied.

#### D. One Hatch to Another Hatch or within the Same Hatch

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Hatch to hatch shifting (involving 1 move only)	1557.45	1557.45	934.47	934.47
2	Other than (a) mentioned above	6229.77	6229.77	3737.87	3737.87

### 4. OTHER CARGO RELATED CHARGES

#### A. Cargo Handling Charges

S. No.	Particulars	Rate in ₹ per metric tonne (Import)	
		Foreign	Coastal
1.	Handling Charges for (i) Fertilizer, Limestone, Gypsum, Dolomite	104.98	62.99

#### Note:

- The handling charges for Other Cargo (Limestone, Gypsum, Dolomite) prescribed above is a composite charge for unloading of the cargo from the vessel and transfer of the same up to the point of loading onto trucks, sweeping of cargo on the wharf, dust suppression services and all other miscellaneous services not specifically included in SOR.
- The handling charges for Other Cargo (Fertilizer) prescribed above is a charge only for unloading of the cargo from the vessel and transfer of the same up to the Port storage sheds. The handling charges also cover other miscellaneous services not specifically included in SOR. Storage of Fertilizer is not envisaged in this project and handling charges shall not include the charges against storage.

#### B. Storage Charges

The storage charge has not been prescribed as no storage facility for other clean cargo is envisaged.

#### 5. GENERAL NOTE :

- The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2019 and 1 January of the relevant year. Such

automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

- (ii). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire license period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the “Performance Linked Tariff”) from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

- (iii). The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the License Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.
- (iv). On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.
- (v). In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the License Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.
- (vi). After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- (vii). While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013
- (viii). From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

## ANNEX – II

### **PERFORMANCE STANDARDS**

- (a). **Gross Berth Output:**

- (i). **Container Cargo:**

<b>Cargo Category</b>	<b>Performance standards</b>
<b>Container</b>	
(Mainline vessel)	(20 moves per hour per crane)
(Feeder vessel)	(14 moves per hour per hour per crane)

- (ii). **Other Clean Cargo:**

<b>Cargo Category</b>	<b>Performance standards</b>

Other Clean Cargo (Fertilizer, Limestone, Gypsum, Dolomite) using HMC	12,500 T/day/MHC
---	------------------

(b). Transit Storage Dwell Time:

Transit Storage Dwell Time	
- <b>Loaded Container</b> (at terminal)	4 days
- <b>Empty Container</b> (at terminal)	10 days